

**KAJIAN *SETBACK* BANGUNAN
TERHADAP ESTETIKA VISUAL PADA
PENGAL KORIDOR JALAN PANDANARAN
S E M A R A N G**



Tesis
untuk memenuhi sebagian persyaratan
mencapai derajat Sarjana S-2

Magister Teknik Arsitektur

Iwan Chairil Anwar
L 4 B 0 0 1 0 4 6

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
DESEMBER
2 0 0 3**

LEMBAR PENGESAHAN

KAJIAN *SETBACK* BANGUNAN TERHADAP ESTETIKA VISUAL PADA PENGALANG KORIDOR JALAN PANDANARAN SEMARANG

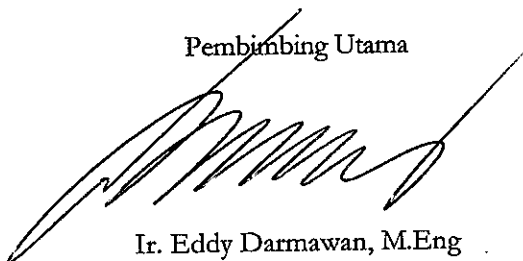
disusun oleh :

Iwan Chairil Anwar
L 4 B 0 0 1 0 4 6

Tesis ini telah diterima sebagai persyaratan memperoleh
gelar Magister Teknik Bidang ilmu Arsitektur

Magister Teknik Arsitektur
Universitas Diponegoro Semarang

Pembimbing Utama



Ir. Eddy Darmawan, M.Eng

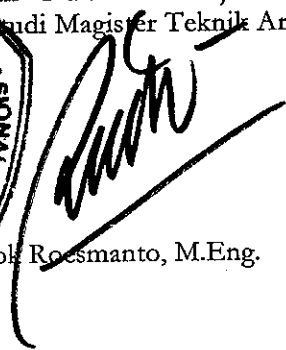
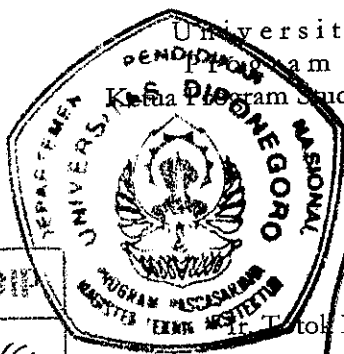
Pembimbing Pendamping



Ir. Suzanna Ratih Sari, MA, MM

Semarang, Desember 2003

Universitas Diponegoro
Pascasarjana
Kec. Diponegoro
Program Studi Magister Teknik Arsitektur



Ir. Totok Roemanto, M.Eng.

UPT-PUSTAK-UNDIP

No. Dat: 3890/T/MTA /C1

Tgl. : 4 OKT '05

ABSTRACT

Setback Building / Mark With Lines The Building Border (GSB) represent the regulation which made by a government to create the regularity of building form and mass in town, value of GSB show the level of building distance to road (setback building) Problems some commercial corridor in Semarang among others irregularity of setback building which among others caused by a benefit ignorance got by them directly despitefully also caused by height price of land from research location.

This research aim to study the Setback building along with phenomenon that happened to visual esthetics corridor, by using method Research of Post Positivistik Rasionalistik a method holistik by joining analysis qualitative and quantitative emphasizing intellectual knowledge empirik understanding and base on the grand theory. To reach the Obyektivitas used by technique of stratified random sampling. Population of taken as responder is architect, public society and dweller (owner). Here in after sum up the sample taken by proporsional. To determine the sample of determination location used by a sampling area.

Expanding of it commercial activity in Research area which tend to to form the commerce corridor which do not in control have various negative impact for example degradation of quality of visual esthetics and environment area. Degradation of quality of this environment can be caused by various factor like jam caused from awakening traffic and delay generated by existing activity, what later then tip of to contamination of air and voice generating from motor vehicle which is on finally affect at quality of visual esthetics which is downhill progressively.

Processes the degradation of quality of visual esthetics also have the negative impact, for example to dweller freshment and ready of facility. If seen from urban design aspect of hence will be formed urban design of town room which crowded. This situation require to be anticipated with the action of operation of land exploiting early to avoid the town growth which is not directional, other especially corridor is which land use less as according to farm allotment in Rencana Tata Ruang kota and Rencana Detail Tata Ruang Kota beside also Rencana Tata Bangunan Luar to be able to control the collision - conducive collision will be happened.

ABSTRAKSI

Setback bangunan / Garis Sempadan Bangunan (GSB) merupakan peraturan yang dibuat oleh pemerintah untuk menciptakan keteraturan tatanan ruang dan massa didalam kota, Angka pada GSB menunjukkan besarnya jarak bangunan terhadap jalan (*setback* bangunan) Permasalahan yang dihadapi pada beberapa koridor komersial di kota Semarang diantaranya adalah ketidakteraturan *setback* bangunan yang diantaranya disebabkan karena ketidaktahuan manfaat yang didapat oleh mereka secara langsung di samping itu juga disebabkan karena tingginya harga lahan dilokasi penelitian.

Penelitian ini bertujuan mengkaji *Setback* bangunan beserta fenomena yang terjadi terhadap estetika visual koridor, dengan menggunakan metode Penelitian Post Positivistik Rasionalistik suatu metode yang menekankan pemaknaan empirik dan pemahaman intelektual berdasar pada *grand theory*. Untuk mencapai Obyektivitas digunakan teknik *stratified random sampling*. Populasi yang dijadikan responden adalah arsitek, masyarakat umum dan penghuni. Selanjutnya jumlah sample diambil secara proporsional. Untuk menentukan sample lokasi penentuan digunakan *area sampling*.

Berkembangnya kegiatan perdagangan di kawasan Penelitian yang cenderung untuk membentuk koridor perdagangan yang tidak terkendali mempunyai berbagai dampak negatif antara lain penurunan kualitas lingkungan dan estetika visual kawasan. Penurunan kualitas lingkungan ini dapat disebabkan berbagai faktor seperti kemacetan yang disebabkan dari bangkitan lalu lintas dan tundaan yang ditimbulkan oleh kegiatan yang ada, yang kemudian berujung kepada pencemaran udara dan suara yang timbulkan dari kendaraan bermotor yang pada akhirnya berdampak pada kualitas estetika visual yang semakin menurun.

Proses penurunan kualitas estetika visual itu sendiri juga memiliki dampak negatif, antara lain terhadap kenyamanan penghuni dan penyediaan fasilitas. Apabila dilihat dari aspek tata ruang maka akan terbentuk tata ruang kota yang semrawut. Keadaan ini perlu diantisipasi dengan tindakan pengendalian pemanfaatan lahan secara dini untuk menghindari perkembangan kota yang tidak terarah, khususnya koridor-koridor lain yang guna lahannya kurang sesuai dengan peruntukan lahan dalam Rencana Tata Ruang Kota dan Rencana Detail Tata Ruang Kota disamping juga RTBL untuk dapat mengendalikan pelanggaran – pelanggaran yang dimungkinkan akan terjadi.

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah, akhirnya penyusunan thesis semester 4 dapat terselesaikan dengan baik. Thesis ini disusun dengan judul Kajian *Setback* Bangunan terhadap Estetika Visual Pada Penggal Koridor Jalan Pandanaran Semarang

Dalam makalah ini akan ditemukan pembahasan mengenai kajian keberadaan *setback* bangunan di ruas penggal koridor Jalan Pandanaran, hal-hal yang mempengaruhi keberadaan *setback* bangunan ditinjau dari sudut pandang *urban design* yang berpengaruh juga terhadap estetika visual yang terjadi secara alamiah sebagai sebuah konsekuensi perletakan massa bangunan yang terus berlangsung dan mempengaruhi wajah kota secara fisik maupun non fisik (sosial budaya).

Pembahasan ini merupakan salah satu cara untuk mengetahui permasalahan yang timbul maupun manfaat dari *setback* bangunan, pada lokasi penelitian yaitu pada penggal koridor jalan Pandanaran Semarang dengan batas penelitian antara Tugu Muda sampai dengan perempatan Jl. Kyai Saleh – Pekunden Semarang, dan dari studi kasus ini semaksimal mungkin didapat hasil maupun manfaat sekaligus dapat mereduksi hal-hal yang dapat merusak atau mengurangi estetika visual lingkungan.

Dalam penyusunan tesis ini penulis mendapatkan bantuan dan dukungan dari berbagai pihak, sehubungan dengan hal tersebut perkenankanlah penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Ir. Totok Roesmanto, M.Eng selaku Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang
2. Ir. Edy Dharmawan, M.Eng, Ir. Suzanna Ratih Sari, MA, MM sebagai dosen pembimbing yang dengan segenap tenaga, pikiran, dedikasi tinggi dan penuh kesabaran telah memberi bimbingan, semangat, dan pengarahan dalam membuka wawasan baru dan memantapkan arah penyusunan tesis ini.
3. Ir. Wijayanti, M.Eng selaku dosen penguji
4. Seluruh Staf Pengajar Program Studi Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang

5. Segenap Staf Tata Usaha dan Perpustakaan Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.
6. Bapak dan Ibu tercinta atas doanya yang tak pernah putus bagi putra keduanya, disamping dukungan moril dan materiil.
7. Mas Didik dan Dik Atik atas semua supportnya.
8. Para responden dan semua pihak yang tidak dapat disebut satu persatu yang telah ikut terlibat dalam penelitian ini baik secara langsung maupun tidak langsung

Kami menyadari bahwa dalam penyusunan thesis ini masih banyak kekurangan yang perlu disempurnakan, maka dengan senang hati penulis akan menerima saran dan kritik membangun untuk kesempurnaan thesis ini.

Demikian thesis ini ini dibuat, dan dengan segala kerendahan hati semoga dapat bermanfaat sekaligus merupakan sumbangan yang berharga bagi dunia ilmu pengetahuan dan semua pihak yang membutuhkan.

Semarang, Desember 2003

Iwan Chairil Anwar

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
ABSTRACT	iii
ABSTRAKSI	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	xi

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah dan Penentuan Lokasi Penelitian..	1
1.1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.1.2. Penentuan Lokasi Penelitian	4
1.2. Perumusan Masalah	6
1.3. Tujuan dan Sasaran Penelitian	8
1.4. Manfaat Penelitian	8
1.5. Lingkup Obyek Penelitian	9
1.6. Sistematika Pembahasan	9
1.7. Keaslian Penelitian	10
1.8. Kerangka Alur Pikir	12

BAB 2 KAJIAN TEORI

2.1. Pengertian <i>Setback</i> Bangunan dan Estetika Visual	13
2.1.1. Pengertian <i>Setback</i> Bangunan	13
2.1.2. Pengertian Estetika Visual	13
2.1.3. Pengertian Koridor	14
2.2. Fungsi <i>Setback</i> Bangunan	16
2.3. Fungsi Estetika Visual	17
2.4. Teori <i>Urban Space</i>	32

2.4.1. Elemen <i>Urban Design</i>	33
2.4.2. Elemen Pembentuk Wajah Koridor	48
2.4.3. Elemen yang Mempengaruhi Wajah Koridor	49
2.5. Teori <i>Urban Design</i>	51
2.6. Kerangka teoritik	55
2.7. Grand Theory	56

BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Metode Penelitian.....	59
3.1.1. Pendekatan Penelitian	59
3.1.2. Metode untuk Analisa	60
3.2. Rancangan Penelitian.....	61
3.2.1. Langkah Penelitian	61
3.2.2. Definisi Operasional Penelitian	63
3.3. Metoda Penelitian.....	65
3.4. Alat Penelitian	66
3.5. Keterangan Empiri yang diharapkan	66

BAB 4 DESKRIPSI DAERAH PENELITIAN

4.1. Alasan Pemilihan Kasus	68
4.2. Posisi Jalan Pandanaran terhadap Kota Semarang	69
4.3. Kondisi Lingkungan Koridor Pandanaran	71
4.3.1. Koridor Jalan Pandanaran	71
4.3.2. Bangunan di Koridor Pandanaran.....	75
4.4. Tata Ruang Koridor	78
4.4.1. Bentuk Dan Tata Masa Bangunan	78
4.4.2. Ruang Terbuka	82
4.4.3. Transportasi	83
4.5. Drainase dan Utilitas	87
4.5.1. Drainase	87
4.5.2. Utilitas	87

4.6.	Aktifitas	87
4.6.1.	Aktifitas Perkantoran	87
4.6.2.	Aktifitas Pendidikan	88
4.6.3.	Aktifitas Pertokoan	88
4.6.4.	Aktifitas Restoran dan Warung	88
4.6.5.	Aktifitas Lain	88
4.7.	Kondisi Fisik Alam	88
4.8.	Tata Hijau.....	89
4.9.	Tata Guna Lahan	89

BAB 5 ANALISA DAN PEMBAHASAN

5.1.	Analisis Kawasan Studi Terhadap Perkembangan Kota .	92
5.1.1.	Kecenderungan Perubahan fungsi dan Karakter Ruang Kawasan terhadap Perkembangan Kota ..	92
5.1.2.	Analisis Ruang Aktivitas	93
5.1.3.	Analisis Struktur Kawasan	104
5.1.4.	Analisis Visual Kawasan	106
5.2.	Pengaruh Setback Bangunan terhadap Estetika Visual ...	112
5.3.	Fungsi <i>Setback</i> Bangunan	113
5.4.	Rangkuman Analisa	114

BAB 6 KESIMPULAN DAN SARAN

6.1.	Kesimpulan	116
6.2.	Rekomendasi.....	117

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Nomor Gambar		Hal.
Gambar 1.1.	Peta Lokasi Penelitian	6
Gambar 1.2.	Kondisi Koridor Jalan Pandanaran	6
Gambar 1.3.	Skema Kerangka Alur Pikir Penelitian	12
Gambar 2.1.	Hubungan Visual secara diagramatis	16
Gambar 2.2.	Daerah Keliling	23
Gambar 2.3.	Jalur Terbang Pesawat	23
Gambar 2.4.	Pembagian Beban Gempa	26
Gambar 2.5.	Pertimbangan setback bangunan terhadap transportasi	29
Gambar 2.6.	<i>Sky Exposure Plane</i>	30
Gambar 2.7.	<i>Angel Light of Obstruction</i>	31
Gambar 2.8.	<i>Land Use</i> tidak mengganggu struktur fisik kawasan	35
Gambar 2.9.	<i>Land Use</i> Madison High School, NY.....	35
Gambar 2.10.	RTRK San Fransisco	37
Gambar 2.11.	<i>Set Back</i> Bangunan	38
Gambar 2.12.	Parkir Terbuka	39
Gambar 2.13.	Struktur Tempat Parkir	40
Gambar 2.14.	<i>Pedestrian Sky Way</i>	43
Gambar 2.15.	Petunjuk Informasi dan <i>Street furniture</i>	43
Gambar 2.16.	<i>Activity Support</i>	45
Gambar 2.17.	<i>Signage</i> menurut City of Long Beach Design	47
Gambar 2.18.	Tiga Pendekatan Perancangan Kota	51
Gambar 2.19.	Elemen – elemen <i>Figure Ground theory</i>	53
Gambar 2.20.	Elemen – elemen <i>Linkage Theory</i>	54
Gambar 2.21.	Elemen – elemen <i>Place Theory</i>	55
Gambar 2.22.	Skema kerangka teoritik	57
Gambar 2.23.	Skema posisi variabel penelitian	57

Gambar 3.1.	Skema Format Penelitian	59
Gambar 3.2.	Kerangka Pendekatan Analisa Permasalahan	60
Gambar 3.3.	Lokasi Penelitian	65
Gambar 4.1.	Kondisi <i>Setback</i> Bangunan pada Wilayah Studi	69
Gambar 4.2.	Gerbang Kawasan studi	71
Gambar 4.3.	Pencapaian dari Simpang Lima	72
Gambar 4.4.	Pencapaian dari Tugu Muda	72
Gambar 4.5.	Pembagian Zona pada wilayah Studi	73
Gambar 4.6.	Suasana Koridor dari arah Barat	74
Gambar 4.7.	Suasana Koridor dari arah Timur	75
Gambar 4.8.	Kondisi Bangunan pada Zona 1	76
Gambar 4.9.	Kondisi Bangunan pada Zona 2	77
Gambar 4.10.	Simulasi blok plan ketinggian bangunan pada zone 1	78
Gambar 4.11.	Simulasi blok plan ketinggian bangunan pada zona 2	79
Gambar 4.12.	Tampak Kawasan	80
Gambar 4.13.	Tampilan Bangunan (bukan arsitektur tropis)	81
Gambar 4.14.	Tampilan Bangunan (arsitektur tropis)	81
Gambar 4.15.	Kondisi <i>setback</i> pada zone 2	82
Gambar 4.16.	Kondisi <i>setback</i> pada zone 1	82
Gambar 4.17.	Koridor Pandanaran sebagai Ruang Terbuka	83
Gambar 4.18.	Kondisi <i>setback</i> dan pemanfaatannya	83
Gambar 4.19.	Pemanfaatan ruang terbuka	84
Gambar 4.20.	Zone 1 terdapat lahan parkir	85
Gambar 4.21.	Zone 2 tidak terdapat lahan parkir	85
Gambar 4.22.	PKL pada zone 2	86
Gambar 4.23.	PKL pada zone 1	86
Gambar 4.24.	Salah Satu Titik Lokasi yang digunakan sebagai halte	86
Gambar 4.25.	Simulasi Posisi Tata Hijau	89
Gambar 4.26.	Identifikasi tata guna lahan dan fungsi	90
Gambar 5.1.	Konfigurasi Ruang kawasan	104
Gambar 5.2.	Simulasi Ketinggian Bangunan pada Zone 1	107
Gambar 5.3.	Simulasi Ketinggian Bangunan pada Zone 2	107

Gambar 5.4.	Simulasi skala Bangunan pada kawasan penelitian	108
Gambar 5.5.	Foto skala bangunan	109
Gambar 5.6.	<i>Sky Line</i> kawasan dari arah Barat	109
Gambar 5.7.	<i>Sky Line</i> kawasan dari arah Timur	110
Gambar 5.8.	Kondisi <i>sign</i> pada daerah penelitian	111
Gambar 5.9.	Skema masalah dan arah penanganannya	112

DAFTAR TABEL

Nomor Tabel	Hal
Tabel 2.1. Periode Ketahanan Terhadap Api bangunan bertingkat banyak	24
Tabel 2.2. Eksponen Rumus Tekanan Angin	25
Tabel 2.3. Tabel Land Use Intensity	27
Tabel 2.4. Tabel Variabel Penelitian	58
 Tabel 3.1. Rancangan Penelitian	 65
 Tabel 5.1. Prosentase fungsi aktivitas	 94
Tabel 5.2. Karakteristik Pengguna Koridor	95
Tabel 5.3. Karakteristik Bangunan pada Wilayah Studi	96

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah dan Penentuan Lokasi Penelitian

1.1.1. Latar Belakang Masalah

Di latar belakang atas fenomena yang terjadi pada kawasan pusat kota atau pada jalur menuju pusat kota yaitu dengan terbangunnya beberapa massa bangunan yang diduga mengabaikan ketentuan tentang *setback* bangunan atau yang biasanya di istilahkan dengan Garis Sempadan Bangunan (GSB).

Setback bangunan merupakan salah satu kebijakan pemerintah dalam hal perletakan massa bangunan dan merupakan salah satu faktor yang mempunyai andil dalam membentuk fisik suatu kota atau kawasan, selain itu juga dapat terbentuk karena pertumbuhan dan perkembangan aktivitas perkotaan baik secara ekonomi, sosial, budaya maupun politik, karena bentuk fisik dan aktivitas masyarakat kota yang saling terkait. Karena aktivitas masyarakat dapat menciptakan elemen fisik, maka akan terjadi reaksi masyarakat terhadap kondisi fisik lingkungannya. Hal ini terjadi karena secara alamiah terdapat hubungan yang erat antara masyarakat dengan aktivitasnya terhadap ruang sebagai wadah. Ruang kota sebagai tempat aktivitas masyarakat akan berkembang baik secara kualitas maupun secara kuantitas, sesuai dengan perkembangan kebutuhan masyarakat.

Didalam penjelasan atas Undang-undang Republik Indonesia no. 28 tahun 2002 tentang Bangunan Gedung, yang di maksud dengan garis sempadan adalah garis yang membatasi jarak bebas minimum dari bidang terluar suatu massa bangunan gedung terhadap batas lahan yang dikuasai, antar massa bangunan lainnya, batas tepi sungai/pantai, jalan kereta api, rencana saluran, dan atau jaringan listrik tegangan

tinggi. Penetapan garis sempadan bangunan gedung oleh Pemerintah Kota dengan mempertimbangkan aspek keamanan, kesehatan, kenyamanan, kemudahan, serta keseimbangan dan keserasian dengan lingkungan.

Beberapa *setback* bangunan yang terjadi di Kota Semarang diantaranya dipengaruhi oleh perkembangan khususnya dalam kegiatan perdagangan yang merupakan salah satu peran dan fungsi Kota Semarang yang berdampak terhadap peruntukkan lahan yang telah direncanakan, pada kenyataannya banyak terjadi penyimpangan pemanfaatan lahan. Hal ini tidak lepas dari perilaku dan karakteristik perdagangan di Kota Semarang diantaranya berupa berkembangnya guna lahan perdagangan dalam bentuk toko, pertokoan, perkantoran ataupun supermarket yang cenderung mengambil tempat di ruas-ruas jalan utama sehingga terbentuk suatu pita perdagangan (*commercial ribbon*).

Setback Bangunan dalam skala perkembangan kota terkait dengan perubahan fisik, seperti yang tersirat dalam bukunya *The Urban Design Process by Hamid Shirvani* (1985 : 6-45), bahwa keberadaan suatu kawasan dengan segala perubahannya akan dilihat dari kekonsistensiannya terhadap pengaturan Tata Guna Lahan yang terkait dengan peruntukan lahan, Intensitas Pembangunan dan bangunan, dan dalam massa bangunan akan terlihat ketinggian dan *skyline*, *setback* bangunan, dan hubungan antar bangunan. Keberadaan Tata guna lahan, Massa bangunan, dan Ruang terbuka akan didukung dengan adanya sirkulasi sebagai unsur *linkage*.

Dalam seminar arsitektur nasional yang diselenggarakan oleh Jurusan Arsitektur Universitas Sebelas Maret Solo Prof. Danisworo mengemukakan bahwa, Kota yang baik, harus merupakan satu kesatuan sistem organisasi, baik sosial, visual dan fisik. Oleh karena itu pembangunannya tak cukup hanya direncanakan, tapi harus dirancang secara matang terutama dalam skala mikro kota dan beliau menyebut pentingnya rancang kota (*urban design*), karena bisa menjadi penghubung antara kebijakan perencanaan kota dan perancangan arsitektural.

Oleh karena itu pembangunan memerlukan persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi. Selama ini yang selalu menjadi pertimbangan adalah hanya aspek struktur bangunan saja, yaitu segi keamanan dari segi struktur, sedangkan faktor kondisi fisik dan visual lingkungan kurang mendapat perhatian. Aturan tentang garis sempadan bangunan sebenarnya sangat jelas. Sebuah bangunan yang melanggar batas sempadan tentu harus dibongkar, atau sebelumnya izinnya tidak dikeluarkan. Namun, yang memprihatinkan akibat kebijakan dan sikap Pemerintah Kota yang tidak konsisten, di Semarang pada saat ini justru makin banyak ditemukan berbagai bangunan yang melanggar aturan garis sempadan bangunan yang telah ditetapkan.

Aktivitas yang semakin beragam, dengan tingkat kepadatan yang cukup tinggi, sedangkan keberadaan lahan tersedia yang tidak mungkin akan bertambah secara horisontal pada pusat kota atau jalur menuju pusat kota menyebabkan melambungnya harga lahan, terutama pada pusat-pusat pertumbuhan ekonomi seperti pada kawasan Simpang Lima Semarang sebagai CBD, termasuk juga akses menuju CBD tersebut diantaranya adalah Jl. Pandanaran. Dapat dilihat pada kawasan tersebut terjadi perubahan fungsi lahan dari permukiman menjadi tempat usaha (perdagangan).

Pembangunan dalam rangka perubahan fungsi yang terjadi ini memunculkan fenomena yang menarik, karena ada kecenderungan dari mereka (para pemilik lahan) berusaha memaksimalkan luas bangunan pada lahan yang mereka miliki mengingat tingginya harga lahan pada kawasan yang mencapai Rp. 10.000.000,- /m² ini sehingga mereka akan mengabaikan kriteria pembangunan seperti Garis Sempadan Bangunan, FAR (*Flow Area Ratio*), Garis Sempadan Pagar, penyediaan fasilitas parkir bagi mereka yang membuka usaha perdagangan dan Jasa, padahal dari data SPPT PBB (Surat Pemberitahuan Pajak Terutang Pajak Bumi dan Bangunan) tahun 2000 atas nama Ny. Suminah yang beralamat di Jl. Pandanaran 63 RT. 001 RW. 02 Randusari - Semarang Selatan dengan letak obyek pajak seperti tersebut diatas menunjukkan bahwa untuk nilai bumi adalah Rp. 2.013.000,- / m² dan nilai bangunan Rp. 310.000,- / m²

Fakta menunjukkan bahwa pada ruas penggal Jalan Pandanaran Semarang mudah dijumpai bangunan yang kurang memperhatikan faktor-faktor tersebut dalam proses perencanaannya. Terbukti dengan Jarak antar bangunan yang tidak memadai dan perletakan *setback* bangunan terutama pada sisi dari perempatan jalan Kyai Saleh - Tugu Muda, disamping itu bentuk-bentuk arsitektural dan elemen-elemennya yang tidak / kurang responsif terhadap iklim setempat seperti atap dak, penggunaan dinding kaca, pengkondisian udara buatan dan lain sebagainya, hal ini mengakibatkan kurang layaknya aksesibilitas antara perumahan dibelakangnya dengan kenyamanan thermal bangunan ataupun lingkungan sekitar dan bahaya yang mengancam jika terjadi kebakaran.

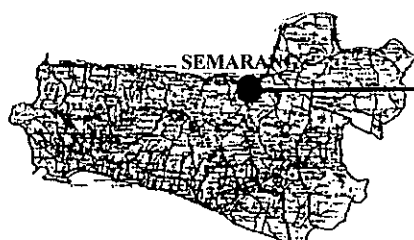
Faktor-faktor tersebut di atas akan menentukan pula pola *layout* massa-massa bangunan dan bentuk massa bangunan serta jarak antar bangunan, sehingga akan mempengaruhi estetika visual pada koridor Jalan Pandanaran Semarang. Koridor jalan sebagai *linear space* sangat potensial untuk tumbuh dan berkembang sebagai penghubung antara kutub kegiatan satu dengan yang lain dan akan semakin berkembang karena dilewati oleh banyak orang setiap hari dan frekuensinya akan meningkat pada kawasan tertentu yang komersial. Sehingga hal tersebut juga mempengaruhi perkembangan koridor jalan tersebut.

1.1.2. Penentuan Lokasi Penelitian

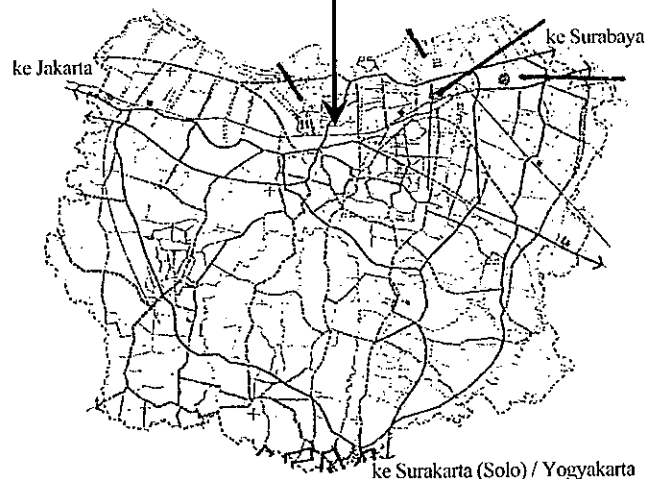
Kajian *Setback* bangunan terhadap estetika visual pada penggal Koridor Jalan Pandanaran dirasa penting mengingat apabila tidak ditemukan solusinya akan bertambah parah pada tahun-tahun yang akan datang. Pemetaan tidak hanya dikaji dari keberadaan secara fisik jalan Pandanaran itu sendiri, melainkan perlu dikaji juga dari sisi *Urban Design* sepanjang jalan tersebut beserta perilaku para pemilik lahan pada koridor jalan tersebut yang untuk sementara ini sepertinya kurang disiplin.

Dengan melihat perkembangan kegiatan perdagangan di Kota Semarang yang cenderung membentuk pita perdagangan di sepanjang koridor jalan utama (*commercial ribbon*), maka dilakukan penelitian yang bertujuan untuk mencari pengaruh *setback* bangunan terhadap estetika visual pada koridor jalan yang berpotensi atau telah terbangunnya beberapa massa bangunan yang mengabaikan aturan mengenai *setback* bangunan. Ruas jalan yang di teliti adalah pada ruas penggal koridor Jl. Pandanaran Semarang.

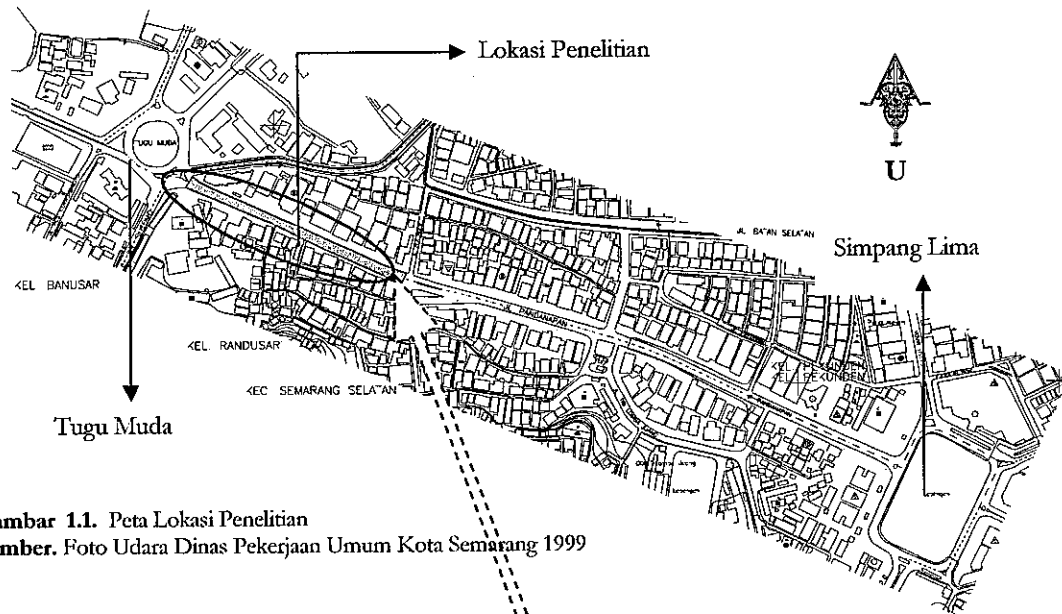
Penggal koridor Jalan Pandanaran sebagai lokasi penelitian mempunyai karakteristik yang khas sebagai pusat jajan dan oleh – oleh khas Semarang dengan Bandeng Presto, Wingko babad dan loenpianya yang menyebabkan orang dari luar kota Semarang lebih memilih untuk lewat ataupun menyempatkan berkunjung ataupun melewati jalan ini.



Peta Jawa Tengah



Peta Kota Semarang



Gambar 1.1. Peta Lokasi Penelitian

Sumber. Foto Udara Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang 1999



Gambar 1.2. Suasana Kondisi koridor Jalan Pandanaran dipagi hari nampak lengang

Sumber. Koleksi Pribadi

1.2. Perumusan Masalah

Sebagaimana kita ketahui bahwa ruas koridor jalan Pandanaran merupakan jalan yang vital karena menjadi jalan utama menuju CBD Simpang Lima Semarang dari arah Barat. Bahkan pada event–event tertentu seperti dalam rangka arus balik hari raya Idul fitri, pada jam-jam tertentu, seperti pada pagi hari, tengah hari dan sore hari, pada ruas jalan ini sering terjadi kemacetan yang cukup parah. Padahal jalan Pandanaran sudah beberapa kali mengalami pelebaran jalan.

Sebagai koridor jalan yang merupakan bagian dari kota dan menjadi jalur utama antara pusat kota (Simpang Lima) dengan wilayah Semarang bagian Barat, jalan Pandanaran merupakan jalan primer yang padat dan terisi oleh berbagai aktivitas yang cukup kompleks permasalahannya.

Dalam kajian *setback* bangunan terdapat beberapa elemen yang saling terkait diantaranya adalah aktivitas dan jenis kegiatan yang dilakukan, pada beberapa bangunan dengan fungsi komersial (perdagangan) di kawasan penelitian ini mereka tidak menyediakan ruang parkir yang pada akhirnya menyebabkan terjadinya kemacetan di Koridor Jalan Pandanaran dikarenakan pengunjung akan memarkir kendaraannya di pinggir jalan.

Berdasarkan latar belakang studi tersebut di atas, maka dapat diidentifikasi beberapa perumusan masalah yang mengarah pada inti permasalahan yang akan diteliti, yaitu :

1. Bergesernya fungsi hunian menjadi fungsi usaha perdagangan maupun perkantoran mengakibatkan pertumbuhan ekonomi yang pada akhirnya akan berpengaruh terhadap *urban design*, yang dalam hal ini ditandai dengan semakin ramainya jalan sebagai sarana penghubung ataupun sebagai sarana sirkulasi yang menghubungkan daerah satu dengan daerah lain. Berbagai peningkatan fungsi kawasan ini, ternyata tidak dibarengi dengan penataan fungsi dan aktivitas kawasan.
2. Hal tersebut dilematis karena di satu sisi aktivitas para pelaku ekonomi yang semakin bertambah sehingga kebutuhan akan ruang menjadi semakin besar, sedangkan luasan lahan yang tersedia tidak mungkin dapat bertambah sehingga mereka akan membuat ruang secara maksimal pada lahan yang mereka miliki.

Mengingat bahwa jalan Pandanaran merupakan jalan yang spesifik punya karakter sebagai Pusat Jajan dan Oleh-oleh khas Semarang yang otomatis secara visual

akan dinikmati oleh berbagai lapisan masyarakat pengguna jalan ini. Dari hal tersebut diatas maka di dapat *research question* seperti tersebut dibawah ini :

Apakah *setback* bangunan pada penggal koridor jalan Pandanaran Semarang memenuhi syarat - syarat estetika visual ?

1.3. Tujuan dan Sasaran Penelitian

Berdasarkan fenomena, latar belakang dan permasalahan yang telah diuraikan diatas maka tujuan penelitian ini adalah mengkaji pengaruh yang ditimbulkan oleh *setback* bangunan terhadap estetika visual.

Sedangkan sasaran penelitian adalah untuk mendapatkan kejelasan dari identifikasi *setback* bangunan kaitannya dengan estetika visual dengan cara menentukan faktor-faktor yang mempengaruhi dan terpengaruh oleh aspek-aspek pembentuk *setback* bangunan.

1.4. Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah perbendaharaan dan pemahaman tentang *setback* bangunan, estetika visual dan memberikan masukan bagi ilmu pengetahuan, terutama dalam dunia arsitektur dan perencanaan kota dan untuk memperkaya wawasan arsitektur dan perencanaan kota, yang berkaitan dengan aspek *setback* bangunan dan estetika visual dalam konteks *urban design*, khususnya di penggal koridor jalan Pandanaran Semarang.

Selanjutnya hasil studi ini diharapkan dapat menjadi *guideline* dalam rangka penyusunan rencana pengembangan kawasan, memberikan sumbangan pemikiran pada unsur-unsur penentu kebijakan dalam menentukan perijinan pembangunan usaha toko ataupun pertokoan, sesuai dengan fungsi dan tujuannya. Dalam hal ini tidak hanya dipertimbangkan dari segi ekonominya, melainkan juga dari segi estetika visual

kenyamanan seluruh lapisan masyarakat baik yang secara langsung maupun tidak langsung ikut menerima dampaknya.

1.5. Lingkup Obyek Penelitian

Ruang lingkup penelitian berkaitan dengan faktor-faktor yang berpengaruh pada masalah fisik arsitektur serta unsur-unsur yang mendukung pengaruh *setback* bangunan terhadap estetika visual. Adapun batasan dari penelitian ini adalah :

- a. Membatasi kajian penelitian yang sesuai dengan konteks permasalahan dan mengacu pada tujuan penelitian serta disesuaikan pada batasan yang ditetapkan dalam Metode Penelitian.
- b. Kajian penelitian dibatasi dalam konteks Arsitektur dan Perancangan Kota, sehingga semua pihak memiliki persepsi yang sama dalam melihat konteks permasalahan ini.

1.6. Sistematika Pembahasan

Pembahasan dalam penelitian ini dibagi menjadi beberapa Bab dan sub Bab, yang secara garis besar dapat diuraikan sebagai berikut :

Bab pertama, merupakan Bab Pendahuluan yang meliputi latar belakang masalah dan penentuan lokasi penelitian, perumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, manfaat penelitian, sistematika pembahasan dan Alur Pikir penelitian

Bab kedua, merupakan Tinjauan Pustaka dan Landasan Teori yang meliputi tinjauan *setback* bangunan, estetika visual, koridor, teori tentang *urban space*, teori tentang elemen *urban design*, elemen pembentuk wajah koridor, elemen yang mempengaruhi wajah koridor dan faktor pembentuk estetika visual koridor.

Bab ketiga, merupakan Metode Penelitian yang meliputi bentuk dan strategi penelitian, rancangan penelitian, analisa penelitian, lokasi wilayah penelitian, bahan dan alat penelitian.

Bab keempat, merupakan Deskripsi Daerah Penelitian yang meliputi alasan pemilihan kasus, Posisi Jalan Pandanaran terhadap kota Semarang, kondisi lingkungan koridor jalan Pandanaran, dan identifikasi kawasan studi sesuai dengan data yang dibutuhkan untuk proses analisa sesuai dengan permasalahan yang ada.

Bab Kelima, merupakan analisa yang menganalisis dari kajian *setback* bangunan dikawasan penelitian yang dikaitkan dengan teori – teori dalam lingkup metode penelitian untuk menjawab tujuan penelitian yang disertai analisis grafis dan akan ditampilkan pula temuan penelitian.

Bab Keenam, merupakan Kesimpulan yang berpedoman pada hasil penelitian yang kemudian dapat menghasilkan rekomendasi sebagai *point* dalam menindak lanjuti hasil penelitian ini.

Keseluruhan tesis dilengkapi dengan lampiran–lampiran baik data maupun analisa yang merupakan rangkaian keseluruhan dari kegiatan penyusunan thesis ini

1.7. Keaslian Penelitian

Keaslian Penelitian terletak pada permasalahan yang akan diteliti serta pada metode pendekatan. Sejauh yang peneliti ketahui, penelitian dengan permasalahan *setback* bangunan belum pernah dilakukan pada penggal koridor jalan Pandanaran tepatnya antara perempatan Jl Kyai Saleh - Pekunden sampai dengan Tugu Muda. Penelitian lain yang pernah dilakukan antara lain :

- a. Kajian Karakter Kawasan Ruang Terbuka di Simpang Lima Semarang (Agus Heru Purnomo, 1998).

Pada penelitian ini komponen pembentuk karakter kawasan Ruang terbuka dikaji secara teoritik dan mengukur kekuatan komponen pembentuk karakter tersebut secara kualitatif dan kuantitatif. Teori yang dipergunakan dalam kajian ini diantaranya adalah beberapa teori tentang *Urban Design* dan teori perilaku, yang digunakan sebagai dasar untuk mengungkap faktor pembentuk karakter Ruang Terbuka di Simpang Lima dari aspek fisik dan nonfisik.

b. Jalur Pejalan Kaki Jalan Pandanaran Semarang (Mulyadi Widodo, 2001).

Penelitian ini membahas tentang Pendekatan Perilaku Pejalan Kaki pada Koridor Jalan Pandanaran. Teori yang dipergunakan dalam kajian ini diantaranya adalah teori tentang pejalan kaki, teori tentang jalur pejalan kaki dan teori tentang perilaku yang digunakan sebagai dasar untuk mengungkap perilaku pejalan kaki pada koridor jalan Pandanaran.

c. Karakter Visual Koridor Pendukung Kawasan (Bambang Sujono, 2002)

Penelitian yang mengambil studi kasus di kawasan Simpang Lima Semarang juga sedikit membahas tentang koridor jalan Pandanaran Semarang sebagai pendukung kawasan, teori yang dipergunakan adalah teori karakter visual (Swardon, 1985), faktor pembentuk karakter visual dan kondisi visual koridor

B a b 2

KAJIAN TEORI

2.1. Pengertian *Setback* Bangunan terhadap Estetika Visual

2.1.1. *Setback* Bangunan

Pengertian *setback* bangunan dapat ditelusuri dari arti kata *setback*. Pengertian *setback* menurut kamus bahasa Inggris (*Linguist* ver 1.0, PT Atlantis Programma Prima, 1997) adalah kemunduran.

Sedangkan pengertian *setback* bangunan dapat dikaitkan dengan perletakan massa bangunan pada lahan yang dimiliki atau diartikan menjadi seberapa jauh kemunduran bangunan yang terjadi pada kawasan penelitian.

2.1.2. Estetika Visual

Pengertian estetika menurut Tim penyusun Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1990 adalah keindahan yang merupakan sifat – sifat atau ciri yang membedakan dengan yang lain, Sedangkan definisi visual menurut Tim tersebut adalah bahwa visual itu berdasarkan penglihatan, dapat dilihat, kelihatan. Kualitas Estetika (Adhi Mursid, 1989) diwujudkan kedalam semangat kesajaman, segi-segi komposisi visual, dan peningkatan cita rasa transendental. Tetapi Smardon (1985) mengatakan tanda – tanda visual adalah ciri – ciri utama yang secara fisik dapat dilihat, yang dapat memberikan atribut pada sumber visual dalam suatu sistim visual, sehingga sistim visual tersebut mempunyai kualitas tertentu, Sementara Broadbent (1973), berpendapat bahwa faktor utama yang berpengaruh terhadap kualitas fisik kota secara visual adalah bentuk yang terlihat melalui pengaturan masing masing bangunan dan kaitannya satu dengan yang lain melalui deretan, skala, proporsi dan hirarki.

Estetika visual harus dipikirkan sejak dini, karena keteraturan dan keindahan dalam lingkungan manusia merupakan kebutuhan dari manusia itu sendiri (Spreiregen), sedangkan menurut Shirvani (1984 : 5), perancangan kota merupakan bagian dari proses perencanaan dalam bentuk rancangan yang berkaitan dengan kualitas fisik dan spasial dari suatu lingkungan. Perancangan kota mendasarkan pada segi-segi kualitas fisik yang salah satunya adalah kualitas visual.

Spreiregen (1978) dan John Lang (1995) mengatakan bahwa keindahan bentuk itu lebih banyak berbicara mengenai sesuatu yang lebih nyata, maka dapat diukur atau dapat di hitung. Kebutuhan akan keindahan merupakan kebutuhan utama manusia sebagaimana kebutuhan kita akan udara segar.

Berdasarkan pada tujuan penelitian yaitu bahwa penelitian ini untuk mengkaji pengaruh yang di timbulkan *setback* bangunan terhadap estetika visual yang terbentuk dengan studi kasus pada penggal koridor Jalan Pandanaran, maka langkah tinjauan pustaka adalah untuk mendapatkan rumusan tentang *setback* bangunan dan estetika visual yang saling bersinergi di dalam membentuk *urban space* sehingga dapat mengarahkan analisisnya.

2.1.3. Pengertian Koridor

Beberapa pengertian dan definisi koridor menurut beberapa pakar diantaranya adalah sebagai berikut : Poerwodarminto (1972) berpendapat bahwa koridor berarti jalan dalam rumah, Krier (1979) menyebutkan bahwa karakteristik geometri dari koridor dan jalan adalah sama, perbedaannya hanya pada dimensi dinding yang membatasi karakteristik pola fungsi dan sirkulasinya.

Selanjutnya juga dikatakan bahwa sejauh ini jalan hanya dipandang sebagai 'koridor' untuk 'komunikasi' dalam kegiatan publik. Karakter koridor terbentuk dari perbandingan (skala) elemen pembentuknya serta perbandingan dengan skala manusia,

makin besar lebar jalan dibanding dengan elemen vertikal disisinya, semakin kabur kesan keruangannya.

Koridor merupakan salah satu bentuk dari *urban open space*. Rob Krier dalam bukunya *Urban Space* (1979) mengklasifikasikan *open space* menjadi dua yaitu

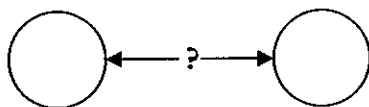
- Berbentuk memanjang adalah ruang terbuka yang mempunyai batas di sisi – sisinya misalnya jalan, sungai, pedestrian
- Berbentuk *cluster* adalah ruang terbuka yang mempunyai batas disekelilingnya, misalnya *plaza*, *square*, lapangan.

Menurut Zahnd (1999) bahwa elemen koridor dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pohon) yang membentuk sebuah ruang. Koridor termasuk dalam *linkage* visual perkotaan yang merupakan salah satu dari 3 pendekatan, dua pendekatan lainnya yaitu *linkage* struktural dan *linkage* kolektif.

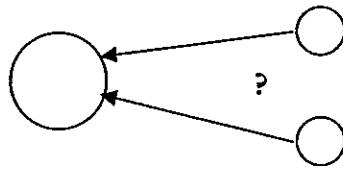
Untuk pembahasan lokasi penelitian yang berada pada koridor, maka menurut Edmund Bacon dalam Zahnd (1999) berpendapat bahwa istilah *linkage visual* dapat dirumuskan sebagai berikut : Dalam *linkage* yang visual dua atau lebih banyak fragmen kota dihubungkan menjadi satu kesatuan secara visual. Dari perumusan tersebut diatas dapat dikatakan bahwa sebuah *linkage* visual mampu menyatukan daerah kota dalam berbagai skala.

Pada dasarnya ada dua pokok perbedaan *linkage* visual, yaitu :

- Menghubungkan dua daerah secara netral
- Menghubungkan dua daerah dengan mengutamakan satu daerah.



Pengaitan, menghubungkan dua daerah secara netral



Pemfokusan, menghubungkan dua daerah,
mengutamakan satu daerah

Gambar 2.1. Hubungan visual secara diagramatis
Sumber : Zahnd (1999)

2.2. Fungsi *Setback* Bangunan

Gejala perkembangan perancangan kota dapat kita indikasikan bahwa pertumbuhan kawasan sudah mengabaikan faktor – faktor perancangan kota, hal ini terlihat pada beberapa pertumbuhan kawasan yang ada di beberapa tempat di Indonesia pada umumnya dan pada kawasan penelitian pada khususnya yaitu dengan pelanggaran Garis Sempadan Bangunan (*Setback* Bangunan). Kemungkinan hal itu disebabkan karena ketidaktahuan ataupun ketidakpedulian mereka terhadap fungsi dari *Setback* bangunan itu sendiri.

Setback Bangunan merupakan salah satu alat atau perangkat pengendali fisik spasial dan *policy power perspectives* pembangunan kota yang bertujuan untuk menjamin kesehatan, keselamatan, dan kesejahteraan umum bagi penghuni kota.

Sedangkan fungsi dari *setback* bangunan adalah untuk :

- Meningkatkan kualitas visual lingkungan kota, dengan terciptanya koridor visualnya. Hal ini terintegrasi dengan jalur-jalur bukaan jalan melalui ruang terbuka yang tercipta.
- Memelihara kualitas lingkungan baru, terutama apabila dikaitkan dengan perletakan bangunan baru yang integral dengan tata letak bangunan yang telah ada sebelumnya.
- Menciptakan kesan lega dalam mengimbangi ketinggian bangunan, kepadatan bangunan dan intensitas kegiatan disuatu wilayah atau kota.

- Dapat membantu mendefinisikan ruang jalan dan skala bangunan, sehingga mendukung orientasi dan kenyamanan pejalan kaki dan pemakai jalan.
- Mengubah massa bangunan terutama dikaitkan untuk tujuan penyesuaian bentuk bangunan terhadap letaknya serta sistim *linkage* suatu wilayah (sudut bangunan pada persimpangan jalan)

2.3. Fungsi Estetika Visual

Menurut Vining dan Stevens (dalam Smardon, 1994 : 207), aspek kualitas estetika diantaranya adalah proporsi, komposisi, pola dan tatanan. Sedangkan menurut Broadbent (1973 :141), Agnew (1984 : 54), Malik (1991 : 219) faktor utama yang berpengaruh terhadap kualitas fisik kota secara visual adalah bentuk yang terlihat melalui pengaturan masing-masing bangunan dan kaitannya satu sama lainnya melalui deretan, skala, proporsi dan hirarki.

Kondisi visual koridor menurut Cullen (1961 : 7-11), sangat erat berkaitan dengan fenomena yang berkaitan dengan tampilan fisik yang dapat menimbulkan suatu rasa tertentu yang bersifat emosi, dan fenomena fisik yaitu yang berkaitan dengan penataan dan pengaturan lingkungan serta korelasi visual. Dalam menanggapi korelasi visual, Cullen menyebutkan bahwa korelasi visual yang baik akan memberikan kepuasan estetis tertentu.

Dengan mengacu pada kebutuhan manusia, ada tiga kategori estetika, seperti yang diungkapkan Lang (1995) dan Porteous (1996), yaitu :

- a. *Sensory esthetics*, suatu keindahan yang berkaitan dengan sensasi menyenangkan dalam lingkungan (suara, warna, tekstur dan bau)
- b. *Formal esthetics*, Keindahan yang memperhatikan apresiasi bentuk, ritme, kompleksitas, dan hal – hal yang berkaitan dengan sequence visual.

- c. *Symbolis estetics*, meliputi apresiasi pemaknaan lingkungan yang membuat perasaan nyaman.

Faktor-faktor estetika pada *urban design* menurut Moughtin (1992) adalah terdiri dari tujuh faktor, yaitu :

- a. Keterpaduan (*unity*), Menciptakan kesatuan secara visual dari tiap – tiap komponen kota dan dari elemen yang berbeda sehingga membuat hal – hal yang kurang menyatu kedalam organisasi visual yang terpadu. Hal penting dalam karakteristik *unity* adalah proporsi setiap elemen yang membentuk komposisi massa yang kemudian membentuk *street picture*.
- b. Proporsi massa tinggi bangunan terhadap posisi pengamat dengan rumus H/D *enclosure* (Spreiregen) yang akan menunjukkan kualitas keruangan dari masing – masing posisi pengamatan. Proporsi merupakan suatu perbandingan kuantitatif dari dimensi – dimensi yang menghasilkan hubungan visual dan kesan visual yang konsisten berdasarkan keseimbangan rasio yaitu suatu kualitas permanen dari rasio – rasio lainnya (ching, 1991). Maka proporsi dalam *urban design* adalah hubungan secara menyeluruh sehingga menjadi hubungan yang menyatu secara visual. Bangunan yang memiliki bentuk proporsional yang baik apabila dapat dilihat dari jarak sudut pandang tertentu. Sudut pandang yang dapat melihat seluruh bangunan menurut kajian teori adalah apabila sudut pandangnya 27^0 atau $D/H = 2$. Dengan membandingkan D/H menurut Yoshinobu Ashihara (1983), akan diperoleh proporsi sebagai berikut, Proporsi seimbang bila $D/H = 1$, proporsi intim, sempit, tertekan bila $D/H < 1$, ruang terkesan terbuka bila $D/H > 1,2,3$, bila > 4 sudah tidak terasa adanya ruang
- c. Skala (*Scale*), produk arsitektur merupakan ruang fungsional yang selalu berhubungan dengan manusia, oleh sebab itu skala harus dapat menunjukkan perbandingan antara elemen bangunan dengan elemen tertentu yang ukurannya sesuai dengan kebutuhan manusia, menurut Ching (1991) skala adalah suatu

perbandingan tertentu yang digunakan untuk menetapkan ukuran dan dimensi – dimensinya, sedangkan dimensi adalah manifestasi dari ukuran secara matematis, dari bentuk bangunan, sedangkan skala memiliki arti perbandingan besarnya unsur suatu bangunan yang relatif terhadap bentuk–bentuk lainnya. Menurut Zahnd (1999) dalam hal ukuran suatu ruang atau bangunan dari dua tempat akan sangat berbeda walaupun skalanya tepat sama. Selain itu Asihara (1974) menjelaskan bahwa sudut pandangan mata manusia secara normal pada bidang vertikal adalah 60° , tetapi bila melihat secara intensif maka sudut pandangan berkurang menjadi 1° .

- d. Keseimbangan (*Balance*), merupakan nilai–nilai pada suatu obyek dimana daya tarik visual dikedua sisi dari pusatnya adalah seimbang atau pusat daya tarik adalah keseimbangan. Pusat keseimbangan yang dimaksudkan adalah merupakan titik istirahat mata atau titik perhentian mata yang menghilangkan kekacauan dan ketidakpastian terhadap visual. Secara naluri manusia akan mencari keseimbangan dan mengetahui pentingnya keseimbangan sebagai suatu daya untuk menunjuk arah gerak manusia.
- e. Irama (*Rhythm*), pola susunan bangunan (massa) pengulangan ciri secara sistimatis dari unsur – unsurnya yang mempunyai hubungan visual sehingga memunculkan seni visual yang tercermin didalam suatu irama atau sering disebut ritme (Ishar, 1992) Ritme digunakan untuk menghilangkan kesan monoton sehingga kejenuhan yang menjemukan akan hilang. Ritme didalam *urban design* didapatkan melalui adanya komposisi dari gubahan massa yang serasi dengan memberikan adanya karakter penekanan, *interval* atau jarak, dan arah tertentu dari gubahan massa tersebut didalam membentuk ruang kota (Moughtin, 1995).
- f. Warna (*Colour*), kesan suatu bangunan atau kawasan salah satu yang menimbulkan kesan tertentu adalah adanya peranan warna (Porter, 1982). Kualitas estetika dari *Town Scape* ditentukan antara lain oleh peranan warna yang cukup

kuat. Cita rasa yang timbul dari setiap individu yang memiliki bangunan-bangunan tersebut akan diperoleh pola komposisi warna yang berbeda-beda. Hal tersebut sebaiknya dipertimbangkan oleh perancang atau arsitek agar bangunan yang dirancang tersebut mempunyai dukungan karakter kawasannya. Frank Orr, (1995) menjelaskan bahwa warna terdiri dari dua kategori yaitu warna terang dan warna gelap. Hal tersebut dapat membuat suatu permukaan tampak terkesan adanya *setback*. Dan dapat memperkuat hubungan yang dominan dan subordinasinya. Selain itu warna memberikan pengaruh terhadap kesan skala, menciptakan keseimbangan dan irama tertentu (Ishar, 1992). Didalam *Urban Design* peranan warna untuk menggambarkan suatu tema kawaasn adalah dengan peranan warna-warna yang populer (merah, kuning, biru). Warna-warna terang akan memberikan kesan yang lebih luas, sedangkan warna gelap memberi kesan sempit atau berat (Moughtin, 1995)

- g. *Serial Vision* (Urutan Pandangan), digunakan untuk mengetahui hirarki ruang, biasanya hirarki ruang didalam *serial vision* adalah menuju kepada hirarki yang lebih utama dan berakhir pada suatu objek klimaks. Kemudian lebih lanjut akan terjadi anti klimaks. Fenomena semacam ini menurut Cullen adalah merupakan fenomena psikologis yang berkaitan dengan penampilan fisik yang dapat menimbulkan rasa emosi tertentu, sedang fenomena fisik berkaitan dengan penataan dan pengaturan lingkungan serta korelasi visual akan dibedakan menjadi dua bagian yaitu yang berkaitan dengan tempat (*place*) dan yang berkaitan dengan isi (*content*). Dalam menanggapi korelasi visual tersebut Cullen menyebutkan bahwa korelasi visual yang baik akan memberikan kepuasan estetis tertentu sehingga akan mencerminkan kualitas karakter dari keseluruhan urutan – urutan pandangan dari awal sampai pada klimaks. Kualitas estetis tersebut diperoleh melalui pemandangan secara menyeluruh yang dilakukan secara berurutan hal tersebut disebut dengan *Serial Vision*, maka cullen lebih lanjut mengatakan bahwa

didalam melihat sistim visual suatu kawasan dapat dibagi menjadi tiga aspek yang harus diperhatikan yaitu orientasi, tempat dan isi.

Sedangkan definisi Karakter visual suatu kawasan ditunjukkan oleh adanya kualitas fisik yang terbentuk oleh hubungan atau interrelasi antar elemen visual pada suatu lansekap kota (Smardon, 1985 : 239). Atribut yang dapat menunjukkan karakter visual ini meliputi :

- a. Dominansi, ditimbulkan oleh satu atau dua elemen yang sangat kontras, yang secara visual sangat menonjol.
- b. Keragaman (*Diversity*), adalah tingkat keragaman visual
- c. Kontinuitas (*Continuity*), merupakan suatu kesinambungan secara visual
- d. Kepaduan (*Intacness*), adalah integritas dari tatanan pada lansekap alam maupun buatan manusia, dan bebas dari gangguan visual
- e. Kesatuan (*Unity*), harmoni secara keseluruhan yang mengacu pada kecocokan atau kesesuaian antar elemen visual
- f. Sekuens (*Sequence*), tatanan unit-unit visual yang berurutan menuju pada suatu arah tertentu (menuju pada suatu hirarki)
- g. Keunikan (*Uniqueness*), suatu kondisi atau karakter visual yang tidak dijumpai pada lingkungan lain
- h. Keindahan (*Vividness*), penampilan yang secara visual mengesankan, yang dibentuk oleh adanya elemen atau unit visual yang secara visual menonjol dan menarik.

Menurut Hamid Sirvani (1984) faktor – faktor yang berpengaruh membentuk tatanan massa bangunan dalam visual koridor meliputi :

- a. Ketinggian Bangunan

Merupakan salah satu aspek pengendalian dalam perancangan kota yang pada dasarnya menyangkut ketentuan yang mengatur dan menata ketinggian bangunan yang

diijinkan pada suatu bagian wilayah kota. Ketinggian bangunan beserta dengan perangkat kendali kota lainnya akan berpengaruh dalam pembentukan visual koridor.

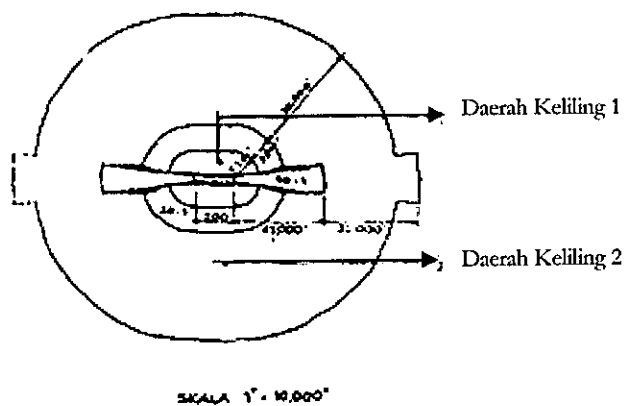
Karakteristik visual antara ketinggian bangunan dengan ruang terbuka kota terutama ditekankan pada bentuk *skyline* kota yang dapat memberikan arah keterkaitan antara bangunan tinggi dan bangunan rendah, antar bangunan latar depan dan latar belakang. Keterkaitan visual akan memberikan lingkungan menjadikan pemersatu antara pertumbuhan bangunan baru dengan bangunan yang sudah ada serta mempertahankan karakter suatu wilayah kota

Tujuan dari pengendalian ketinggian bangunan dalam perancangan kota pada dasarnya meliputi :

- Mengkaitkan secara visual ketinggian bangunan dengan ruang-ruang terbuka kota dalam perancangannya secara menyeluruh, terutama ditekankan pada terbentuknya *skyline* kota yang positif yang dalam hal ini juga dapat memberi makna simbolis kota, alat orientasi, dan perangkat estetis (Attoe, 1984)
- Dalam hal pengaruh fisik lingkungan, mengurangi atau menghindari pengaruh negatif aspek alam yang tidak diinginkan dari pencahayaan sinar matahari, sirkulasi udara dan angin serta adanya pengaruh pembayangan pada ruang terbuka.
- Secara spasial, menata ketinggian bangunan menunjukkan kesesuaian dengan luas lantai yang diperbolehkan, ruang – ruang pergerakan, kepadatan bangunan dan intensitas pembangunan.

Pertimbangan – pertimbangan dalam menentukan ketinggian bangunan diantaranya adalah :

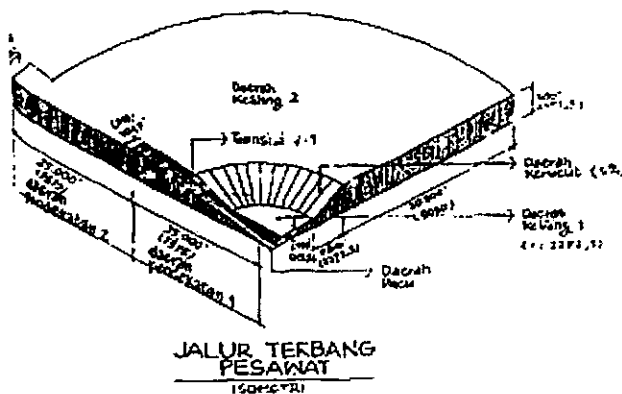
- Pertimbangan terhadap jalur terbang pesawat.



Gambar 2-2 : Daerah keliling
Sumber: Suwandono, J.,1988

Ketinggian maksimum yang diijinkan mengacu pada teori sebagai berikut :

- daerah pendekatan 1 = mulai 0 m hingga 151.5 m
- daerah pendekatan 2 = 151.5 m
- daerah keliling 1 = 45.5 m
- daerah keliling 2 = 151.5 m
- daerah kerucut = 45.5 m sampai 151.5 m



Gambar 2-3 : Jalur Terbang Pesawat
Sumber: Suwandono, J.,1988

- Pertimbangan terhadap bahaya kebakaran

Pertimbangan ini mengacu pada Petunjuk Perencanaan Struktur Bangunan untuk pencegahan bahaya kebakaran pada bangunan rumah dan gedung yang dikeluarkan oleh DPU tahun 1987, yang berisi penentuan tinggi bangunan maksimum dan luas lantai maksimum setiap penggunaan. Berikut tabel 2.1. periode ketahanan terhadap api untuk bangunan bertingkat banyak :

Kelompok Fungsi	Ukuran Maksimum		Periode minimal Ketahanan terhadap api		
	Tinggi (m)	Luas Lantai (m ²)	Per Luas Kubikasi (m ³)	Lantai Dasar / Diatasnya (m ³)	Lantai Basement
Rumah Sederhana < 3 Lantai = 4 Lantai > 4 Lantai	TD	TD	TD	0,5	1
	TD	250	TD	1	1
	TD	TD	TD	1	1,5
Perumahan Lainnya < 2 Lantai = 3 Lantai Berlantai Banyak Berlantai Banyak	TD	500	TD	0,5	1
	TD	250	TD	1	1
	28	3000	8500	1	1,5
	TD	2000	5500	1,5	2
Institusional	28	2000	TD	1	1
	> 28	2000	TD	1,5	2
Perkantoran	7,5	250	TD	0	1
	7,5	500	TD	0,5	1
	15	NL	3500	1	1
	28	1000	14000	1	1,5
	TD	2000	NL	1,5	2
Pertokoan	7,5	150	NL	0	1
	7,5	500	NL	0,5	1
	15	NL	3500	1	1
	28	1000	7000	1	2
	28	2000	7000	2	4
Pabrik	7,5	250	NL	0	1
	7,5	NL	1700	0,5	1
	15	NL	4250	1	1
	28	NL	8500	1	2
	28	NL	28500	2	4
	>28	5000	5500	2	4
Bangunan Umum	7,5	250	NL	0	1
	7,5	500	NL	0,5	1
	15	NL	3500	1	1
	28	5000	14000	1	1,5
Gudang	7,5	150	NL	0	1
	7,5	300	NL	0,5	1
	15	NL	1700	1	1
	15	NL	3500	1	2
	28	NL	7000	2	4
	28	NL	21000	4	4
	>28	1000	NL	4	4

Tabel 2.1. Periode Ketahanan terhadap api untuk bangunan bertingkat banyak

Sumber. DPU 1987

Keterangan :

TD : Tidak dibatasi

NL : Nihil

- Pertimbangan terhadap optimum harga

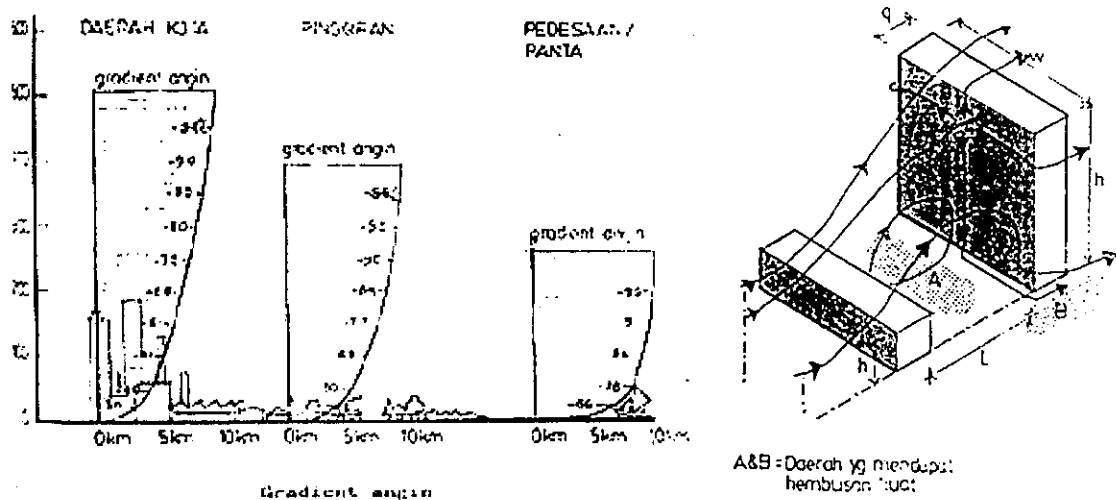
Pertimbangan ini ditemukan berdasarkan studi di Min Shey, Taiwan yang dilakukan Brandt, yang dapat mengidentifikasi ketinggian bangunan dari optimum harga, melalui perbandingan selisih total biaya konstruksi dengan selisih keuntungan luas lahan dengan dibuat bertingkatnya bangunan sedapat mungkin lebih murah atau sama dengan harga lahan dipasaran.

- Pertimbangan terhadap efek angin

Adalah dengan mempertimbangkan efek angin pada bangunan tinggi berdasarkan model topografi, dimana akan didapatkan tinggi maksimum suatu bangunan yang dihitung berdasarkan rata-rata kecepatan angin setempat. (Davenport, 1963, hal-206)

Lokasi	Arah Angin	Gradient Tinggi (ZG)	Eksponen a
Pada Site Bangunan	Utara	1600	0,40
	Timur Laut	1500	0,47
	Timur	1600	0,44
	Tenggara	1300	0,42
	Selatan	1500	0,30
	Barat Daya	1500	0,50
	Barat	1600	0,44
	Barat Laut	1300	0,37
Rata – rata	Semua Arah	1500	0,45
Ujung dari Model Topografi	Semua Arah	1000	0,19

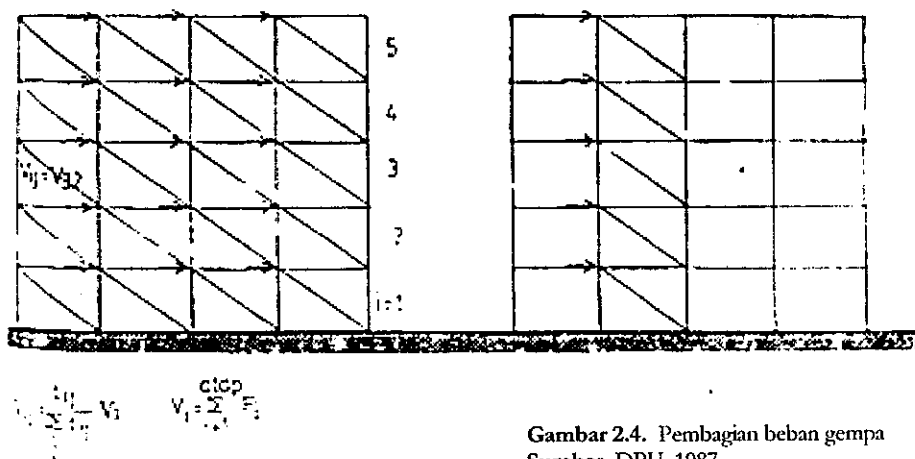
Tabel 2.2. Eksponen Rumus Tekanan Angin pada kecepatan angin rata –rata di kota besar
Sumber. International Research Seminar “ Wind Effect On Buildings and Structure, 1967 dalam Suwandono 1988



- Pertimbangan terhadap beban geser dasar akibat gempa

Setiap bangunan gedung tinggi harus direncanakan dan dilaksanakan untuk menahan suatu beban geser dasar akibat gempa (V). (DPU, 1987)

Beban geser dasar akibat gempa (V) harus dibagikan sepanjang tinggi gedung menjadi beban-beban horisontal terpusat dan menangkap pada masing-masing taraf lantai.



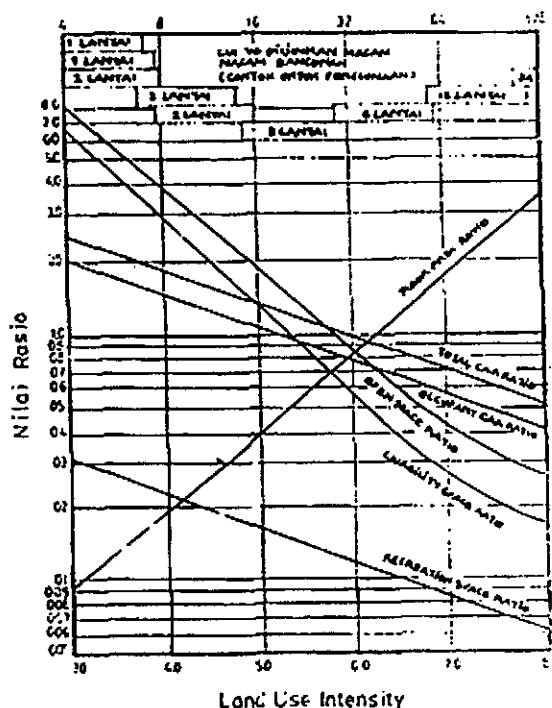
Gambar 2.4. Pembagian beban gempa
Sumber. DPU, 1987

b. Penutupan Tapak (*Site Coverage*)

Penutupan tapak (*Site Coverage*) yang berkaitan dengan pengendalian penempatan dan perletakan bangunan pada tapak disuatu bagian wilayah kota, dimana tujuannya antara lain :

- Mengendalikan kepadatan bangunan
- Mengendalikan koridor udara dan visual massa
- Mengatur tata lingkungan dan bangunan dengan pertimbangan terhadap air tanah
Pertimbangan ini dimaksudkan agar setiap aspek lingkungan binaan manusia sedikit mungkin berdampak negatif terhadap keberadaan air tanah.
Hal ini berkaitan dengan penentuan *Building Coverage* pada suatu lokasi.
- Mengatur kapasitas fungsi kegiatan didalam bangunan yang dapat ditampung didalam tapak

Juga didalam penutupan tapak hendaknya mempertimbangkan pula *Floor Area Ratio* (FAR) dan *LUI* (*Land Use Intensity*). *Floor Area Ratio* merupakan perbandingan antara Total Luas lantai dengan Total Luas Lahan. Sedangkan prinsip *LUI* merupakan perluasan FAR yang di dalamnya terdapat perbandingan ruang parkir, ruang rekreasi, garasi, terhadap luas lantai seluruhnya.



Tabel 2.3. Land Use Intensity
Sumber

Beberapa konsep atau ketentuan tentang penempatan dan perletakan bangunan pada suatu tapak, antara lain meliputi :

▪ **Amplop Bangunan**

Merupakan batas maksimum ruang yang diijinkan untuk dibangun. Batas maksimum ruang tersebut adalah perkalian faktor luas lantai yang diijinkan dengan faktor ketinggian maksimum bangunan dalam wilayah kota, sehingga amplop bangunan akan memberikan gambaran volume ruang bangunan yang dapat diletakkan pada suatu tapak, yang pada akhirnya akan dapat menciptakan bentuk bangunan itu sendiri.

Maksud dari amplop bangunan adalah untuk mengetahui dan mengawasi dampak besarnya massa bangunan terhadap tapak dan lingkungan sekitarnya, yang berupa dampak visual, psikologis, estetis serta intensitas pembangunannya.

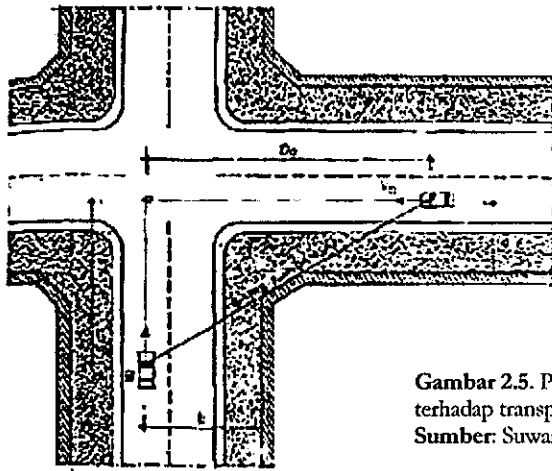
▪ **Setback Bangunan**

Pengaturan *setback* bangunan merupakan modifikasi dari amplop bangunan, yang terbentuk oleh batasan garis sempadan bangunan dan ketinggian bangunan.

Langkah pengaturan tata letak bangunan terhadap garis jalan antara lain terdiri dari :

- Pemunduran bagian sudut bangunan
- Pemunduran bagian atas bangunan
- Pemunduran bagian lantai dasar bangunan
- Pengaturan kontinuitas muka bangunan sepanjang jalan

Dengan memakai Metode *National Safety Council (NSC Method)*, maka ada pertimbangan *setback* bangunan terhadap transportasi, yaitu jarak antara bangunan melalui kecepatan kendaraan, jarak pandang atau garis pandang. (Pignataro 1979 : 368).



Gambar 2.5. Pertimbangan setback bangunan terhadap transportasi
Sumber: Suwandono, J., 1988

c. Kepejalan Bangunan (*Bulk*)

Persepsi kepejalan bangunan bergantung kepada skala bangunan sekitarnya, dan kontrol kepejalan massa dimaksudkan untuk menyelesaikan masalah yang terarah pada rancangan yang tepat. Bangunan pejal menjadi masalah perancangan yang serius dalam *city scape*, kepejalan juga memberikan peningkatan kondisi angin pada jalan – jalan dan ruang terbuka dibawahnya. Hasil kontrol kepejalan berupa bentuk artikulasi dan bertingkat permukaan dan bentuk bangunan dapat menurunkan masalah angin.

d. Cahaya Matahari dan Angin

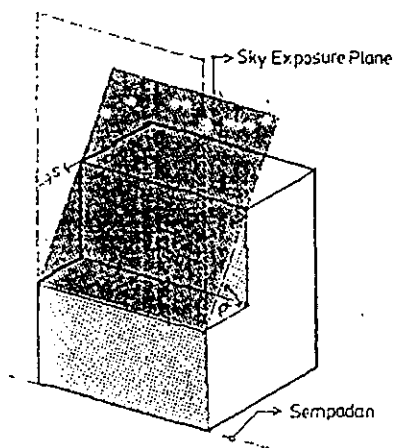
Cahaya matahari dan angin merupakan amenitas kota yang bernilai positif, meskipun perlindungan mungkin dibutuhkan dan penting dalam antisipasinya. Metode perlindungan cahaya matahari dan angin masuk ke ruang-ruang terbuka dan jalan-jalan membuat bentuk dan ciri-ciri yang unik pada *city scape*.

Kontrol langsung yang menjamin masuknya sinar matahari dan angin ke jalan-jalan dan ruang terbuka adalah mengontrol ketinggian dan kepejalan bangunan yang dapat mempengaruhi bentuk kota.

Beberapa pengendalian cahaya matahari dan angin dapat dikombinasikan dan dimodifikasi secara kreatif untuk memberikan *surprise* pada bentuk kota diantaranya :

▪ Batas ketinggian

Merupakan mekanisme yang paling dasar bagi jaminan masuknya cahaya matahari dan angin ke ruang-ruang terbuka dan jalan-jalan. Ketinggian tidak saja dapat diambil sudut matahari yang diinginkan, tetapi sudut matahari dapat menghasilkan ketinggian dinding jalan yang diinginkan. Metode ini tidak selalu cocok untuk perbedaan-perbedaan lintang Utara-Selatan dan Timur-Barat jalan. Selain itu dalam batas ketinggian bangunan juga perlu mempertimbangan terhadap SEP (*Sky Exposure Plane*) dan ALO (*Angle Light of Obstruction*)

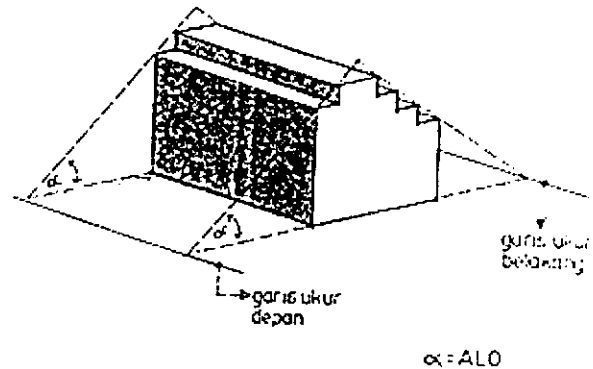


Kriteria ini dapat dipergunakan untuk menentukan tinggi, jarak dan bentuk blok bangunan. SEP umumnya digunakan untuk menentukan tinggi dan blok bangunan pada bangunan yang merapat jalan, dan ALO digunakan untuk menentukan ketinggian bangunan berkaitan dengan sudut pencahayaan

ALO adalah sudut bayangan matahari yang menerpa suatu bangunan, yang dipertimbangkan untuk membatasi tinggi bangunan dengan tujuan untuk pengeringan dan pencahayaan di sekitar bangunan. (de Chiara and Koppleman, 1982)

Prinsipnya hampir sama dengan SEP, hanya pengukurannya lebih jelas, misalnya dimulai dari garis di tengah jalan, atau dari garis sempadan pagar muka dan belakang.

Sehingga jarak bangunan dapat ditentukan dengan terlebih dahulu menentukan sudut ALO (ideal) yaitu tangen 1; 0,5; dan 0,33 atau sudut 45° ; $26,5^{\circ}$; atau $18,3^{\circ}$ dengan tinggi bangunannya.



▪ *Setback*

Disamping memberikan pengaruh ke *visual street scape*, *setback* juga dapat memberi koridor udara, cahaya matahari dan dapat mengurangi pengaruh angin *turbulence*, karena angin terbagi adanya bidang-bidang yang maju mundur sebelum mencapai jalan-jalan atau ruang terbuka dibawahnya.

▪ Ketinggian yang kondisional

Dengan pertimbangan kondisi, ketinggian bangunan dapat ditambah dengan catatan bahwa tambahan ketinggian tersebut tidak menambah bayangan pada sisi jalan. Penambahan ketinggian bangunan untuk mempertemukan kriteria khusus bagi pencapaian keragaman, perlengkapan parkir, citra khusus penampilan bangunan.

▪ Sudut Matahari

Sudut matahari dirancang untuk menjamin cahaya matahari masuk ke area jalan – jalan dan ruang – ruang terbuka pada jam – jam tertentu. Sudut matahari dimulai dari garis potong berlawanan dan menentukan ketinggian dinding jalan dan setback keatas ketinggian maksimum. Perolehan ke akses tanpa memikirkan konsekuensi bentuk, kebutuhan sudut matahari dapat menghasilkan sebuah permukaan kota.

- Sudut Pandang

Merupakan perhatian utama untuk memelihara skala visual yang tidak diharapkan. Dari intensitas pembangunan dibelakang fasade dan ketinggian yang melampaui ketinggian fasade dihindari dari pedestrian. Sudut pandang dan sudut matahari dapat membentuk rasa dan skala lingkungan yang ada.

- Ruang antara bangunan

Ruang antara bangunan menentukan besarnya cahaya matahari yang masuk. Pembayangan substansial berasal dari bangunan itu sendiri, tetapi kontrol menjamin bahwa pada akhirnya berkas sementara cahaya matahari mencapai area-area umum.

2.4. Teori *Urban Space*

Rob Krier (1979, 16) membagi karakter ruang kota menjadi dua bagian, yaitu : *The Square* dan *The Street*. Karakter kualitas estetis dari *Urban Space* ditentukan oleh hubungan keseluruhan dan elemen-elemen ruang tersebut. Tiga hal yang membedakan karakter *Street* dan *Square* secara geometris, adalah :

- Dimensi dinding dan bangunan yang membatasi.
- Pola-pola fungsi.
- Karakteristik sirkulasi yang ada.

Street atau Jalan terbentuk oleh adanya penyebaran bangunan (awalnya merupakan bangunan perumahan dan pemukiman), yang merupakan kerangka untuk distribusi dan memberikan akses pada ruang-ruang individu, dan fungsi utamanya sebagai ruang sirkulasi dan rekreasi. Detail dari *Street* atau Jalan adalah *Koridor*, yang merupakan ruang pergerakan linear sebagai sarana untuk sirkulasi. Karakteristiknya ditentukan oleh bangunan yang melingkupinya serta aktivitas yang ada pada koridor tersebut (Krier, 1972 : 22).

Square atau Ruang Terbuka terjadi karena adanya bagian-bagian dari perumahan dan pemukiman di sekitarnya yang tidak dimanfaatkan untuk jalur sirkulasi. Ruang terbuka ini juga dapat terbentuk karena adanya jarak antar dua bangunan atau lebih, yang tidak dimanfaatkan untuk jalur sirkulasi dan pergerakan, tetapi dibiarkan sedemikian rupa untuk menciptakan kesan visual dalam suatu kawasan tertentu di pusat kota. Di kota-kota metropolitan di Amerika, *Square* banyak terbentuk oleh pertemuan-pertemuan jalan (*street avenue*).

2.4.1. Elemen-Elemen *Urban Design* pada koridor

Dalam bukunya berjudul *The Urban Design Process* (1985 : 7-45), Hamid Shirvani menetapkan beberapa elemen-elemen *Urban Design* sebagai berikut :

a. Tata Guna Lahan (*Land Use*)

Tata Guna Lahan (*Land Use*) adalah suatu pengaturan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi tertentu, sehingga secara umum dapat memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah-daerah pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi. Penggunaan lahan telah menjadi fokus dari perencanaan tradisional dan juga rencana-rencana pengembangan komunitas umum. Suatu rancangan Tata Guna Lahan yang dikembangkan bersama dengan kebijaksanaan penggunaan lahan akan memberikan dasar bagi penentuan fungsi-fungsi yang terdapat pada areal-areal khusus pada sebuah kawasan di perkotaan.

Lahan di perkotaan yang memiliki kecenderungan untuk mengalami pergantian fungsi maupun percampuran fungsi lahan. Pada dasarnya tahapan dalam suatu proses pengalihan fungsi kawasan yang terjadi terutama dari fungsi perumahan ke fungsi baru adalah sebagai berikut (Bourne, 1971 : 114 – 120):

1. *Penetrasi*, yaitu terjadinya penerobosan fungsi baru ke dalam suatu fungsi yang homogen.

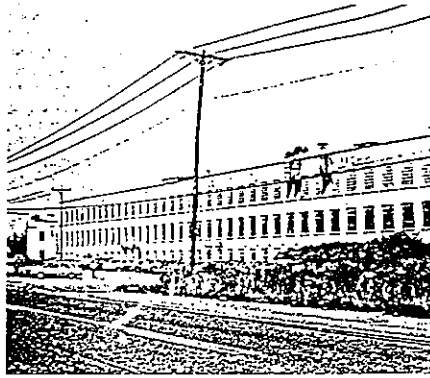
2. *Invasi*, yaitu terjadinya serbuan fungsi baru yang lebih besar dari tahap penetrasi tetapi belum mendominasi fungsi lama
3. *Dominasi*, yaitu terjadinya perubahan dominan proporsi fungsi dari fungsi lama ke fungsi baru akibat besarnya perubahan ke fungsi baru.
4. *Suksesi*, yaitu terjadinya pergantian sama sekali dari suatu fungsi lama ke fungsi baru.

Sementara itu, dari sisi permintaan terhadap lahan, Harvey (dalam Kivell, 1993) mengemukakan adanya tiga faktor yang mempengaruhi pemanfaatan lahan di perkotaan, yaitu aksesibilitas umum terhadap pusat kegiatan, aksesibilitas khusus karena adanya aglomerasi, serta faktor pelengkap yang mencakup aspek historis, topografis dan karakteristik tapak. Selain itu, proses pemanfaatan lahan juga dipengaruhi oleh proses yang terjadi baik di kawasan pusat kota maupun pinggirannya. Untuk itu, aspek pengendalian harus memperhatikan 4 proses utama yaitu perluasan kawasan pinggiran kota, peremajaan kawasan pusat kota, pengembangan prasarana, serta pertumbuhan dan penurunan *nucleation* (perpindahan kegiatan ke pinggiran) (Kivell, 1993).

Penentuan Tata Guna Lahan muncul sebagai akibat : hubungan antara sirkulasi / parkir dengan kepadatan kegiatan / fungsi-fungsi di areal kota. Perencanaan peruntukan lahan (*land use zone*) untuk suatu fungsi tertentu dan besarnya volume kegiatan yang diijinkan diatas suatu lahan, akan berbeda – beda pada setiap daerah kota sesuai dengan karakteristik kegiatan dan masalah yang saling berkaitan.

Problem yang terjadi pada perancangan tata guna lahan adalah :

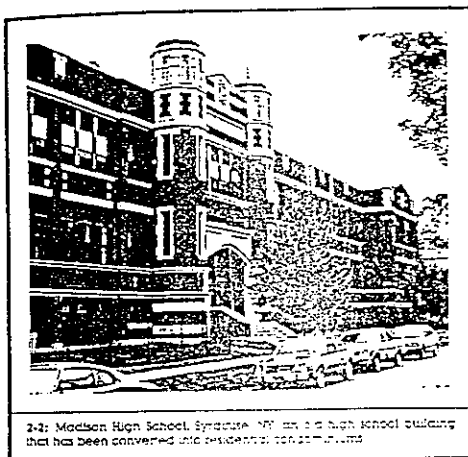
1. Kurangnya keanekaragaman penggunaan lahan dalam suatu kawasan.
2. Kegagalan dalam mempertimbangkan faktor-faktor fisik dan lingkungan alamiah serta infrastruktur.



Gambar 2.8. Sebuah Pabrik Garmen tua di Charlestown Mall, Utica New York, yang termasuk dalam wilayah Shopping Mall dengan biaya konversi yang sangat rendah. Shopping Mall itu tetap bertahan dan sukses sampai sekarang. Hal ini menunjukkan bahwa Tata Guna Lahan campuran dalam sebuah kawasan tidak akan mengganggu Struktur Fisik Kawasan.

Sumber : Hamid Shirvani (1985 : 10).

Sedangkan yang menjadi pokok pertimbangan untuk perancangan tata guna lahan dalam suatu kawasan kota adalah : mencampurkan penggunaan lahan dalam suatu kawasan kota, untuk meningkatkan kehidupan kota selama 24 jam kegiatan yang berhubungan dengan : fasilitas jalur pedestrian, infra struktur yang lebih baik, perencanaan pemeliharaan dan operasional, lingkungan alami dan penggunaan perumahan dan pemukiman.



Gambar 2.9. Madison High School, Syracuse NY., sebuah gedung sekolah tua yang terletak di tengah-tengah Condominium Tempat Tinggal.

Sumber : Hamid Shirvani (1985 : 11).

Tata guna lahan suatu kawasan harus mengikuti sistematika sebagai berikut :

1. Tipe penggunaan yang diijinkan dalam suatu area.
2. Hubungan fungsi kota yang ada pada kawasan-kawasan kota seharusnya tampak diantara daerah luar kota yang berbeda.

3. Jumlah maksimum lantai yang diijinkan.
4. Skala dari perkembangan baru.
5. Tipe pendorong / insentive perkembangan kota yang cocok pada suatu kawasan kota yang spesifik.

Perencanaan peraturan-peraturan yang sah dalam penggunaan tanah sebagai wujud penerapan tata guna lahan dalam usaha pemeliharaan ketertiban guna melindungi kesehatan, keamanan, dan kesejahteraan masyarakat umum ditentukan dalam perencanaan *zoning*.

Dua hal pokok yang diatur dalam *Zoning* ialah : Peruntukan lahan dan Intensitas Pembangunan.

Dalam peruntukan lahan terdapat pembagian penggunaan lahan menjadi kelompok-kelompok sesuai dengan interaksi antar unsur aktifitas, manusia, dan lokasi, pertama menghasilkan *land use plan* dengan pengelompokan aktifitas, fungsi, dan karakter tertentu, kedua menghasilkan *mixed land use plan* sebagai alternatif dalam pembagian penggunaan lahan yang terbatas.

Dalam intensitas pembangunan seorang developer akan mendapatkan izin membangun hingga FAR (*Flow Area Ratio*) maksimum, sebagai bonus dari kompensasi atas kesediaannya membangun fasilitas tambahan bagi kepentingan umum. Aturan *zoning* memperhatikan aspek fisik bangunan yang mengatur ketinggian, pemunduran (*setback*), dan lantai dasar yang diperuntukkan untuk menunjang *public space*.

b. Bentuk Dan Massa Bangunan (*Building Form and Massing*)

Pada awalnya menyangkut aspek – aspek bentuk fisik karena *setting* spesifik yang meliputi ketinggian bangunan, *setback* bangunan, penutupan tapak (*site coverage*) dll. Selanjutnya lebih luas menyangkut juga penampilan dan konfigurasi bangunan yang meliputi warna, material, tekstur, fasade, skala dan gaya (Shirvani, 1985 : 14).

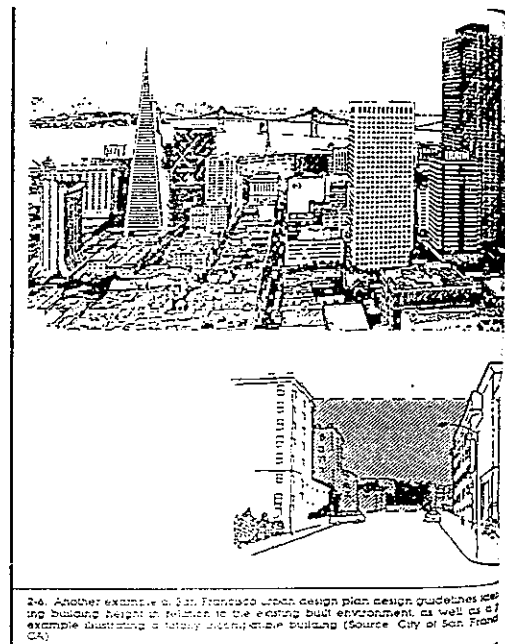
Menurut *Long Beach California Design Guidelines*, penampilan dan konfigurasi bangunan meliputi : ketinggian, kepejalan bangunan (*bulk*), *Floor Area Ratio* (FAR), skala, proporsi, material, finishing, warna, penerangan, tekstur dan rancangan fasade bangunan. Dalam hubungannya dengan prinsip dasar perancangan kota Spreiregen (1965 : 70) menyatukan masalah mengenai bentuk dan masa bangunan, yang meliputi :

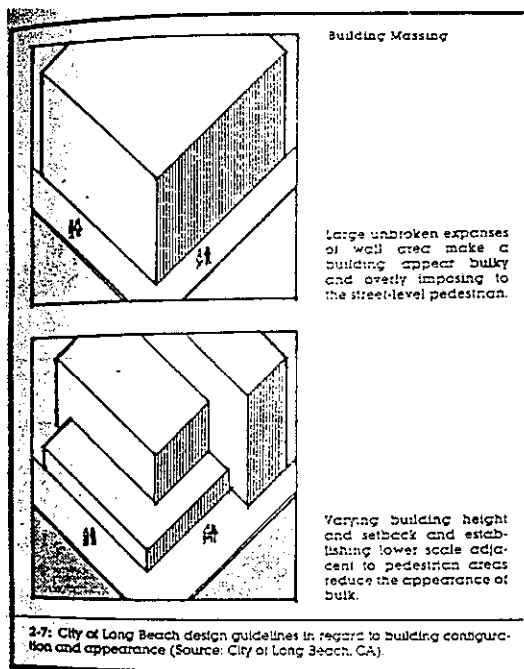
- Skala, berhubungan dengan pandangan atau penglihatan manusia (*human vision*), sirkulasi, ukuran bangunan yang berdekatan, ukuran lingkungan.
- Ruang kota (*Urban Space*) merupakan elemen utama perancangan kota, meliputi artikulasi ruang oleh bentuk kota, pembatas dan tipe – tipe ruang kota.
- Skala dan rasa terlingkupi (*sense of enclosure*) serta massa kota (*urban mass*) yang menyangkut bangunan, permukaan tanah dan obyek – obyek pada ruang yang dapat tersusun untuk membentuk ruang kota, serta menentukan pola – pola aktifitas dalam skala besar maupun kecil.

Selain ditentukan oleh peran aktor-aktor yang terlibat, Bentuk dan Massa Bangunan dalam Perancangan Kota juga ditentukan oleh aspek makro, yaitu : Iklim (*Climate*), Budaya (*Culture*), Kemasyarakatan (*Society*), Nilai-nilai Sosial (*Social Value*), Ekonomi (*Economic*), Sumber Daya (*Resources*) dan Teknologi (*Technology*).

Gambar 2.10. Rencana Tata Ruang Kota San Fransisco, dimana ketinggian bangunan dalam kaitannya dengan eksisting lingkungan buatan sama baiknya dengan totalitas massa bangunan.

Sumber : Hamid Shirvani (1985 : 16).





Gambar 2.11. *Set Back* Bangunan dari arah Jalan dapat mengurangi efek “kepejalan” / Bulk bangunan.

Sumber : Hamid Shirvani (1985 : 17).

c. Sirkulasi Dan Parkir (*Circulation and Parking*)

Ketika kota masih belum terlalu luas sirkulasi cukup terlayani dengan jalan-jalan setapak, tetapi pada perkembangannya jalan-jalan setapak tersebut tumbuh menjadi semakin besar sesuai dengan kebutuhan kota itu sendiri. Suatu pendekatan dalam fungsi-fungsi sirkulasi akan berpengaruh terhadap perkembangan kota, karena aspek-aspek sistim sirkulasi kota sebagai perangkat fisik kota adalah :

- Pola, struktur dan perlengkapan jalan, pola jaringan jalan, struktur jalan.
- Aspek lalu lintas
- Tempat parkir

Elemen sirkulasi pada perancangan kota merupakan salah satu peralatan yang yang bermanfaat dalam menyusun lingkungan kota, karena dapat membentuk dan mengarahkan serta mengontrol pola-pola aktivitas dan pengembangan suatu kota.

Tujuan dari perencanaan transportasi dan sirkulasi pada pusat kota adalah :

1. Mempermudah mobilitas di pusat kota.
2. Memperkecil penggunaan kendaraan pribadi.

3. Memaksimalkan penggunaan transportasi umum.
4. Mempermudah akses menuju pusat kota.

Selain sirkulasi elemen yang tidak kalah pentingnya adalah parkir, yang apabila ditinjau dari fungsinya adalah sebagai tempat pemberhentian sementara yang kedudukannya didalam hirarki perancangan kota menurut Christopher Alexander (*A New Theory Of Urban Design*, 1985 : 75) sebagai berikut :

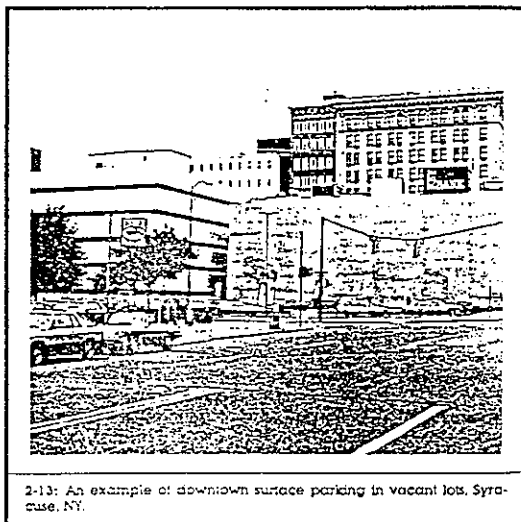
Tempat parkir adalah elemen terakhir didalam hirarki dan penempatannya harus sedemikian rupa sehingga bangunan-bangunan mengelilinginya dan dampaknya terhadap lingkungan dapat dikurangi sebanyak mungkin.

Elemen Parkir memiliki pengaruh langsung pada kualitas lingkungan, yaitu :

1. Kelangsungan aktivitas komersial pada pusat kota.
2. Pengaruh visual yang kuat pada struktur dan bentuk fisik kota.

Beberapa cara yang dapat dilakukan untuk menangani masalah parkir, adalah :

1. Pembuatan konstruksi garasi parkir umum.
2. Pembedaan penggunaan parkir dan waktu parkir.
3. Perencanaan parkir secara terpadu.
4. Parkir pada area luar kota.

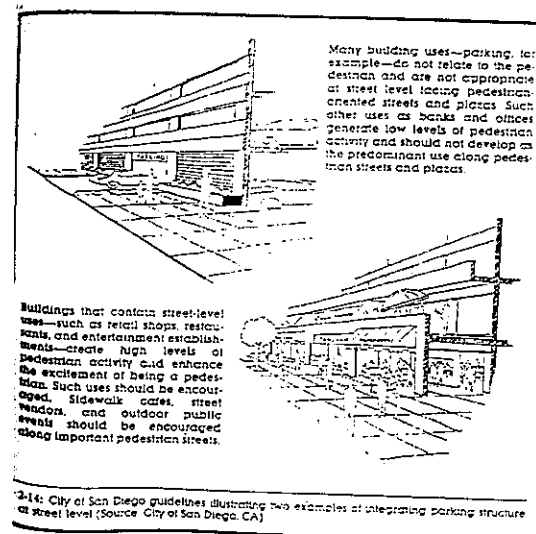


Gambar 2.12. Parkir Terbuka di tepi Jalan Raya yang menyatu dengan Jalur Sirkulasi di Kota Syracuse New York, AS.

Sumber : Hamid Shirvani (1985 : 24).

Gambar 2.13. Struktur tempat parkir yang terintegrasi pada permukaan Jalan di Kota San Diego.

Sumber : Hamid Shirvani (1985 : 24).



d. Ruang Terbuka (*Open Space*)

Ruang Terbuka merupakan kebutuhan yang diperlukan oleh warga kota untuk menunjang segala aktifitasnya. Pengertian Ruang Terbuka (*Open Space*), adalah :

1. Ruang yang terjadi dengan membatasi alam dengan memberi bingkai pada bidang alas, sedangkan atapnya tidak terbatas. (*Yoshinobu Ashihara*).
2. Ruang internal positif dari suatu kota yang dibentuk oleh bangunan-bangunan negatif dan didukung oleh pola jalan / sirkulasi. (*Garett Ekco*).
3. Ruang yang dibatasi oleh *Hardspace* atau *Softspace*. (*Roger Trancik*).
4. Merupakan salah satu elemen perancangan kota yang mencakup : seluruh bentang lahan yang luas (jalan, trotoar, taman, lanscape, *hardscape*, parkir) dan ruang-ruang yang digunakan untuk rekreasi dalam kawasan kota. (*Hamid Shirvani*).

Elemen-elemen Ruang Terbuka kota meliputi : parkir, alun-alun, ruang / jalur hijau kota, pepohonan, bangku, taman, bangku taman, kios / warung, tempat sampah, tugu, air mancur, lampu jalan dan sebagainya. Ruang Terbuka merupakan elemen yang esensial dalam perancangan kota, sehingga perancangannya harus integral dengan perancangan kota.

Ruang terbuka umum menurut Rustam Hakim (1987), adalah bentuk dasar dari ruang terbuka dari bangunan dapat digunakan oleh publik atau setiap orang, dan memberi kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan, contohnya : jalan, pedestrian, taman, plasa, makam, lapangan terbang, lapangan olah raga, dll.

Bentuk ruang terbuka menurut Rob Krier dalam *Urban Space* (1979) diklasifikasikan menjadi 2 jenis, yaitu :

- Berbentuk memanjang, yaitu : ruang terbuka umumnya hanya mempunyai batas-batas di sisi-sisinya, misalnya : jalan, sungai, pedestrian, dll. Ruang terbuka ini menciptakan suatu koridor.
- Berbentuk *cluster*, yaitu : ruang terbuka ini mempunyai batas-batas di sekelilingnya, misalnya : plasa, *square*, lapangan, bundaran , dll. Ruang terbuka ini membentuk kantong - kantong yang berfungsi sebagai ruang-ruang akumulasi aktifitas kegiatan masyarakat kota.

e. Jalur Pedestrian / Pejalan Kaki (*Pedestrian Ways*)

Menurut John Fruin (1979) Dalam Belya, A. dkk, Seminar *Konsep Perancangan Superblok ...*, 1999 berjalan kaki merupakan suatu alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada di dalam aktivitas kehidupan kota. Merupakan alat penghubung antar moda angkutan yang tidak mungkin dilakukan oleh moda angkutan lain. Amos Rapoport (1977) dilihat dari kecepatannya, moda jalan kaki mempunyai kelebihan, yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitar.

Namun disadari bahwa model ini memiliki keterbatasan, antara lain, kurang handal untuk dapat dilakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu-lintas kendaraan (Syarifudin, 1988 : 18)

Jalur jalan bagi para pejalan kaki merupakan salah satu elemen penting dalam perancangan kota, yang juga merupakan elemen kenyamanan dan elemen pendukung bagi aktivitas kehidupan di ruang-ruang kota. Beberapa kebaikan dalam perancangan jalur pedestrian, adalah :

1. Mengurangi ketergantungan mobil di daerah pusat kota.
2. Menambah kunjungan ke daerah pusat kota.
3. Memperbaiki kualitas lingkungan dengan sistem skala manusiawi.
4. Menciptakan kegiatan bagi para pedagang-pedagang kecil.
5. Membantu meningkatkan kualitas udara.

Yang perlu diperhatikan dalam perancangan jalur pejalan kaki adalah :

1. Menciptakan keseimbangan antara banyaknya pejalan kaki dan pemakai kendaraan.
2. Menciptakan keseimbangan antara penggunaan elemen-elemen jalur pedestrian yang mendukung ruang-ruang umum yang menarik dan kelihatan hidup.
3. Keselamatan pedestrian dan ketersediaan ruang yang cukup untuk para pejalan kaki.

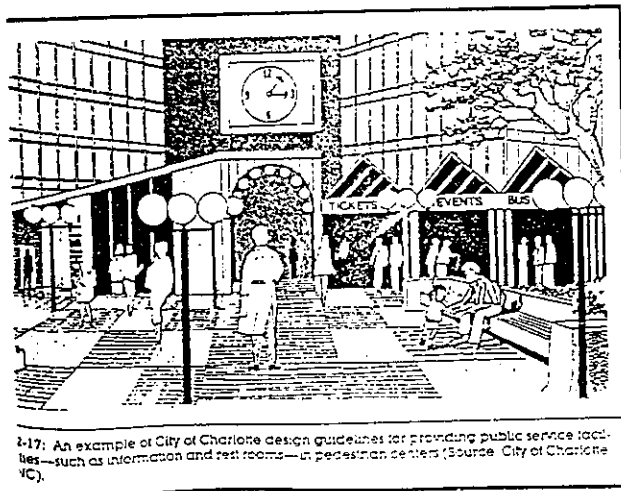
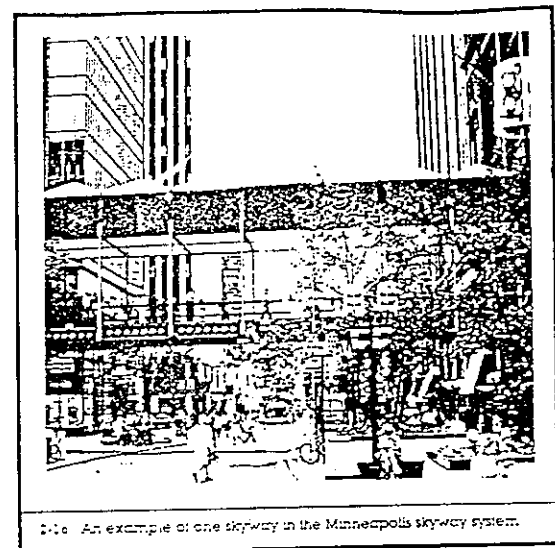
Beberapa kriteria yang perlu diperhatikan dalam perancangan jalur pejalan kaki menurut Wood (1979), adalah : Kesesuaian, Skala, Material, Perlengkapan, Jumlah elemen pendukung.

Klasifikasi jenis jalur pedestrian :

1. Terlindung : di dalam bangunan (tangga, ramp, koridor, hall, mezanine), di luar bangunan (*arcade, galery, selasar, terowongan, shopping mall*).
2. Tidak Terlindung : trotoar, *side walk, path way*, pedestrian mall, *plazza*, zebra cross, jembatan penyeberangan.

Gambar 2.14. Jalur Pedestrian berbentuk *Sky Way* di Minncapolis AS.

Sumber : Hamid Shirvani (1985 : 32).



Gambar 2.15. Untuk mengakomodasi kepentingan pelayanan Publik, di pusat jalur pedestrian di Kota Charlotte As dilengkapi dengan petunjuk informasi dan fasilitas peristirahatan bagi para pejalan kaki.

Sumber : Hamid Shirvani (1985 : 33).

f. Aktivitas Pendukung (*Activity Support*)

Untuk menghidupkan sebuah *space* yang terdapat dalam *urban design* menjadi sebuah *place* dibutuhkan adanya kegiatan-kegiatan yang mendukung berfungsinya kegiatan-kegiatan diantara kedua 'pusat' kegiatan. Hal inilah yang mendorong timbulnya *activity support* (pendukung aktivitas)

Aktifitas pendukung ini menyangkut seluruh penggunaan dan kegiatan yang menunjang keberadaan ruang-ruang umum kota. Kegiatan-kegiatan dan ruang-ruang umum tersebut merupakan dua hal yang selalu bersifat saling mengisi / melengkapi.

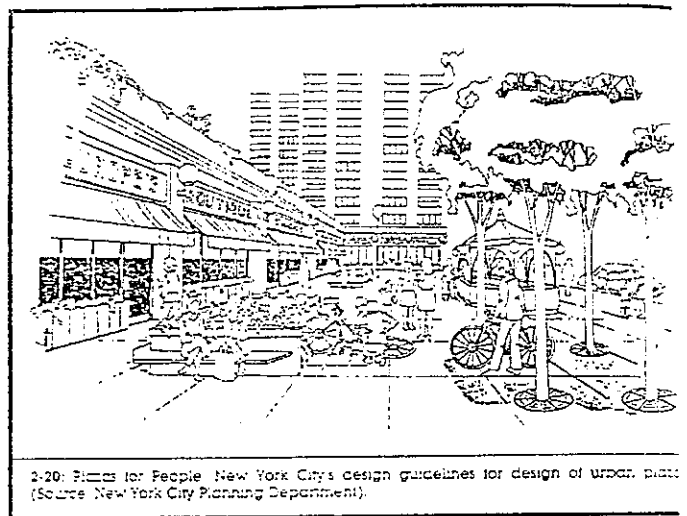
Activity support pada prinsipnya adalah kegiatan-kegiatan penunjang yang menghubungkan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum yang berada di kota. Bentuk kegiatan tersebut antara lain : *Food service*, penjualan barang-barang, hiburan, penyediaan fasilitas lingkungan yang dapat menarik pemakai untuk menikmati lingkungan disekelilingnya.

Aktivitas pendukung (*activity support*) meliputi seluruh penggunaan dan aktivitas yang membantu memperkuat ruang-ruang kota, karena ruang-ruang tersebut saling melengkapi satu sama lain. Bentuk lokasi dan karakter suatu kawasan tertentu akan menarik fungsi-fungsi dan aktifitas yang khas. Sebaliknya suatu aktifitas cenderung dilokasikan ke dalam suatu tempat yang paling mampu menyesuaikan keperluan-keperluan dengan kegiatan itu.

Saling ketergantungan antara ruang / *space* dan penggunaannya / *use* merupakan elemen yang penting dalam perancangan kota. Pendukung aktifitas bukan berarti hanya penyediaan *plaza* dan jalur pedestrian saja, tetapi juga harus mempertimbangkan elemen-elemen penggunaan fungsional kota yang membangkitkan aktivitas. Juga perlunya *link* antara pusat-pusat kegiatan.

Hal-hal yang perlu diidentifikasi untuk menciptakan aktivitas pendukung, adalah :

1. Kemacetan yang terjadi di jalur jalan utama dan kantong-kantong parkir.
2. Arah *side walk*, *bus stop crowding*, *dangerous pedestrian crossing*.
3. Visual kekacauan.
4. Keburukan susunan fisik dari *streets shops*.



Gambar 2.16. Activity Support
Sumber : Hamid Shirvani (1985:35)

g. Penandaan / Rambu-rambu (*Signage*)

Penandaan adalah segala sesuatu yang secara fisik menginformasikan sesuatu pesan tertentu kepada masyarakat kota. Bentuk secara fisik merupakan sesuatu yang mudah untuk dibaca (*legibility*).

Ciri lain sebagai penanda citra kota adalah keberadaan *Landmark* (tetenger / penanda kawasan). Kota merupakan pusat kegiatan dan tempat interaksi manusia dengan sesamanya, oleh sebab itu dibutuhkan jenis informasi secara umum berupa penanda suatu kawasan dan lebih khusus berupa tanda-tanda (*signage*) tertentu yang berfungsi sebagai petunjuk kepada warga serta memudahkan warga kota. *Landmark* merupakan ciri yang menonjol dari sebuah kota dan selalu diasosiasikan dengan kawasan tersebut. Misal : bangunan tengaran, tanda-tanda, gunung, dll.

Lebih jauh lagi tanda (*sign*) juga dapat dijadikan *landmark* yang juga dapat berfungsi sebagai orientasi.

Dari jenisnya, menurut Dinas Tata Kota pemda DKI, *Panduan Rancang Kota-KPT Sudirman*, 1997 tanda-tanda dapat dibedakan menjadi :

1. Identitas

Tanda ini digunakan untuk pengenalan kegiatan pada lingkungan / lokasi tertentu. Tanda-tanda yang mempunyai bentuk khusus dan skala yang besar dapat dijadikan *landmark*.

2. Nama Bangunan

Dipakai sebagai nama bangunan yang biasanya dilengkapi dengan petunjuk jenis kegiatan yang ada di dalamnya.

3. Petunjuk Sirkulasi

Biasanya disebut sebagai rambu-rambu lalu lintas yang berfungsi untuk mengatur dan mengarahkan pengendara atau pejalan kaki dalam sirkulasi.

4. Komersial

Tanda jenis ini adalah iklan dan reklame yang maksudnya adalah untuk mempublikasikan kepentingan dagang, profesi, komoditi, pelayanan jasa, hiburan, dll.

5. Petunjuk ke lokasi dan fasilitas lain

Tanda jenis ini merupakan petunjuk arah, lokasi kegiatan tertentu yang mempunyai keterangan jarak.

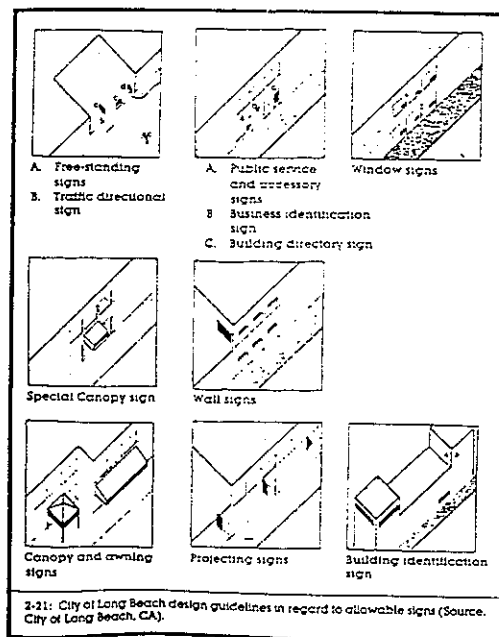
6. Informasi

Berfungsi untuk menginformasikan kegiatan di suatu lokasi, keterangan tentang keadaan suatu lingkungan dan lain – lain.

Tanda-tanda advertensi menjadi elemen visual di perkotaan. *Long Beach Design Guideline California* membagi *signage* menjadi dua, yaitu : rambu-rambu langsung dan tidak langsung. Sementara Richardson (1976) memberikan landasan tentang penggunaan *signage* tersebut, yaitu :

1. Penggunaan tanda harus dapat merefleksikan karakter setempat.
2. Jarak tanda yang satu dengan yang lain harus memadai dan menghindari kepadatan dan kekacauan.

3. Penggunaan *sign* harus harmonis dengan elemen arsitektur dimana berada.
4. Pembatasan lampu dan iklan, kecuali untuk keperluan *entertainment* yang sifatnya temporer.
5. Larangan untuk papan iklan yang ukurannya besar dan mendominasi visual dan menciptakan pengaruh visual yang negatif.
6. Kualitas rancangan dan ukuran advertensi pribadi harus diatur untuk membentuk kesesuaian.
7. Mengurangi persaingan antara sesama iklan dan rambu-rambu lalu lintas yang umum diperlukan.



Gambar 2.17. *Signage* menurut *City of Long Beach Design Guidelines*.

Sumber : Hamid Shirvani (1985 : 41).

h. *Preservasi (Preservation)*

Dalam perancangan kota/kawasan, upaya pelestarian harus mampu melindungi kelestarian lingkungan yang telah ada dan ruang-ruang kawasan yang sudah terbentuk, seperti bangunan bersejarah. *Preservasi* juga dilakukan terhadap aktivitas yang sudah berlangsung dengan memperhatikan aspek sejarah kawasan selama aktivitas tersebut masih dianggap sesuai.

Preservasi adalah suatu usaha / program perlindungan terhadap Lingkungan Hunian, *Urban Places (square, plazas, shopping area)*, Bangunan Bersejarah dan Aktivitas tertentu yang memiliki ciri khas setempat. Secara ekonomi, usaha Preservasi akan memberikan keuntungan sebagai berikut :

1. Memberi masukan kepada nilai properti.
2. Memberi masukan kepada bisnis penjualan retail dan penyewaan komersial.
3. Menekan biaya penempatan dan pengembangan kawasan.
4. Memberi masukan pajak pendapatan daerah.

Peraturan-peraturan yang mendukung program Preservasi :

1. Standar untuk penunjukkan benda-benda / bangunan bersejarah.
2. Ketentuan dan batas untuk bangunan arsitektur yang dapat di *review*.
3. Standar yang telah di-*review* untuk preservasi, demolisi dan restorasi.
4. Prosedur formal untuk perlindungan terhadap *landmark*.
5. Kriteria preservasi pada suatu distrik / kawasan, yang meliputi : lokasi, karakter *design, setting, material, tenaga kerja dan asosiasi*.

2.4.2. Elemen-Elemen Pembentuk Wajah Koridor

Menurut Mc. Cluskey (1979, 98), berdasarkan lebar jalan yang terbentuk karena karakter formasi jalan dan struktur bangunan sepanjang koridor, terdapat enam elemen Pembentuk Wajah Koridor dalam Perancangan Urban, yaitu :

a. Pergerakan (*Fluctuation*)

Merupakan keterhubungan ruang dan dalam elemen-elemen penjajaran. Struktur garis sebuah rute perjalanan dapat menampilkan banyak penyimpangan dari garis bangunan yang disejajarkan, sehingga menghasilkan bentuk yang berbeda-beda. Dapat berupa perasaan yang timbul bila melalui tempat yang sempit, kemudian diikuti oleh pelebaran jalan.

b. Penyempitan (*Narrowing*)

Permukaan jalan akan memperluas bidang-bidang vertikal yang mengisi ruang, sehingga penjorokan keluar dari garis bangunan memberikan makna penyempitan. Penyempitan ini bukan saja terjadi karena fisik bangunan yang menonjol, tetapi dapat juga oleh suatu aktivitas, misal parkir ataupun aktivitas pasar di pinggir jalan.

c. Penyempitan Berangsur-angsur (*Funneling*)

Ketika penglihatan dari akhiran yang lebar ke akhiran yang lebih sempit, maka suatu koridor akan tampak lebih panjang dari yang sebenarnya. Jika yang terjadi adalah sebaliknya, maka koridor akan tampak lebih pendek.

d. Pelebaran (*Widening*)

Pergerakan dari ruang sempit menuju ruang lebih terbuka akan menimbulkan rasa yang menyenangkan dalam pemberhentiannya. Misal melalui suatu koridor panjang dan sempit menuju ruang yang lebih besar, akan merupakan pengalaman yang menyenangkan.

e. Kekontrasan (*Constriction*)

Suatu kontras antara dua ruang dapat diperkuat jika terjadi penyempitan sebelum memasuki daerah yang lebih luas. Dalam hal ini penyempitan seakan-akan menambah tekanan dan membuat pemberhentian berikutnya terasa lebih komplis.

f. Sayap (*Wings*)

Elemen-elemen yang disejajarkan lebih kurang pada sudut siku-siku ke sumbu jalan yang dapat disamakan dengan sayap-sayap pada suatu tingkatan, dimana formasi ini dapat menimbulkan suatu susunan yang tidak berujung pangkal.

2.4.3. Elemen-Elemen yang Mempengaruhi Wajah Koridor

Elemen-elemen yang mempengaruhi wajah koridor memberikan efek yang sangat kuat kepada pengamat, sehubungan pengalamannya terhadap kualitas visual, yaitu :

a. Kondisi Geografis

Kondisi geografis suatu kawasan secara langsung akan berpengaruh pada kondisi topografi, hidrologi, geologi dan klimatologinya. Selanjutnya kondisi itu akan mempengaruhi pada proses pembentukan dan perancangan kota. Topografi akan berkaitan erat dengan bentuk visual fisik kota, yang erat kaitannya dengan pembentukan Garis Cakrawala / *Skyline*.

b. Garis Cakrawala/*Skyline*

Merupakan tanda-tanda kota yang dapat menunjukkan bentuk topografi suatu wilayah kota, yaitu pada suatu lembah atau bukit. Hedman (1984 : 105) mengemukakan bahwa *skyline* dapat menyampaikan informasi mengenai kondisi alam, yang ditentukan oleh bentuk dasar permukaan tanah, skala dan pola pembangunannya. Suatu kota yang datar hanya dapat terlihat secara keseluruhan jika suatu bidang permukaan yang luas pada lahan terbuka atau air, berada di suatu tempat sebelum memasuki kota. Kota yang dibangun di atas perbukitan akan sangat berbeda dengan kota di tanah datar. Kota yang dibangun di atas tanah perbukitan akan sangat berbeda dengan kota di atas tanah datar, karena bagian-bagian dari bangunan saja yang akan tampak dari kejauhan.

c. Bagian Muka/*Facade*

Tampak muka suatu bangunan merupakan aspek yang erat kaitannya dengan wajah suatu kota / koridor, terutama dalam kualitas visual. Dalam fasade bangunan terkandung suatu wajah bangunan yang merupakan suatu bagian dari elemen lansekap yang berada dalam suatu fasade bangunan, baik berdiri sendiri maupun kombinasi dengan bangunan lainnya.

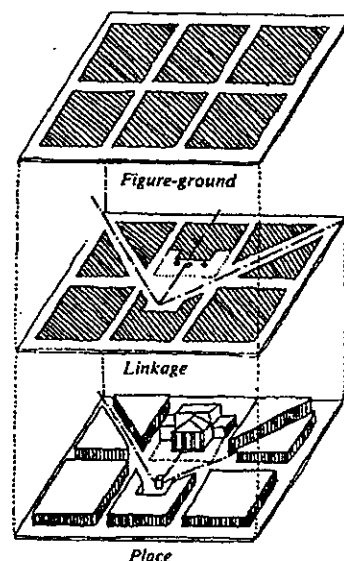
Kebanyakan vista merangsang secara tidak langsung pemandangan dari suatu fasade. Tetapi pengamat cenderung berhadapan dengan fasade, hanya dengan membatasi dan menyimpangkan vista dalam suatu *enclosure* / keterlingkupan (Jackle, 1987 : 99).

Penampilan suatu fasade dipengaruhi oleh gaya bangunannya yang meliputi ornamen, tekstur, ukuran, detail bentuk pintu dan jendela. Sedangkan gaya bangunan dipengaruhi oleh aspek budaya setempat yang selalu berubah dari masa ke masa. Namun demikian, kenyataan saat ini fasade bangunan tidak dapat mencerminkan budaya setempat, karakter ekonomi dan kemampuan pembangunan serta teknologi yang mendominasinya.

2.5. Teori *Urban Design*

Menurut Roger Trancik (1986 : 97), dalam bukunya *finding lost space*, 1973 Roger Trancik mengemukakan 3 teori pendekatan rancang kota yang sifat keterkaitannya sangat erat dan dapat saling mempengaruhi, yaitu sebagai berikut :

Gambar 2.18. Tiga pendekatan Perancangan Kota
Sumber : Markus Zahnd (1999 : 71).



1. *Figure Ground Theory*

Figure Ground merupakan gambaran yang memperlihatkan secara jelas komposisi yang menarik antara *solid* dan *void* dalam suatu perancangan kawasan. *Solid* merupakan elemen yang berfungsi sebagai wadah aktivitas manusia dan biasanya berwujud bangunan, sedangkan *Void* merupakan ruang terbuka dalam lingkungan, yang terdiri atas :

a. *Internal Void*

Merupakan ruang terbuka yang berada dalam lingkup suatu bangunan. Kualitas *internal void* dipengaruhi oleh konfigurasi bangunan serta keunikan dari fasade-fasade interior bangunan yang melingkupinya.

b. *Eksternal Void*

Merupakan ruang terbuka yang berasal di luar lingkup bangunan dan bersifat *public domain*. Kualitas ruang yang ditimbulkan dipengaruhi oleh fasade-fasade bangunan yang melingkupinya, sehingga dapat dikatakan bersifat kontekstual.

Teori ini dapat dipahami dengan melihat hubungan antara bentuk yang dibangun (*Building Massing*) dengan Ruang Terbuka (*Open Space*). Analisa *Figure Ground* merupakan teori untuk menganalisa ruang kota/kawasan (Markus Zahnd, 1999 : 70), yaitu :

- Mengidentifikasi tekstur dan pola-pola perkotaan (*urban fabric*).
- Mengidentifikasi keteraturan massa/bangunan ruang perkotaan.

Kelemahan Teori *Figure Ground* adalah :

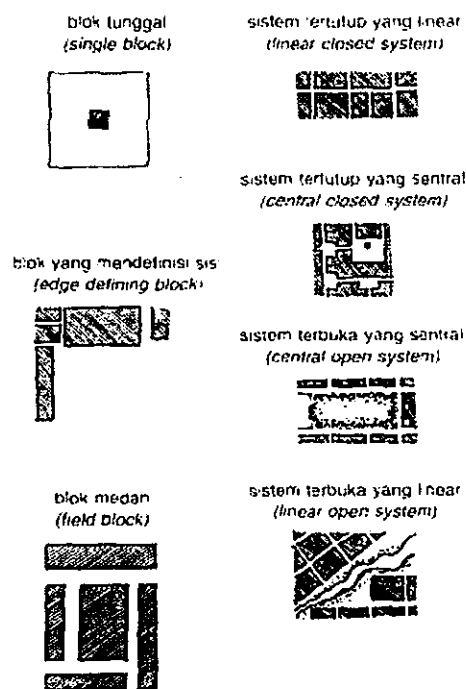
- Hanya mengarah pada gagasan-gagasan ruang perkotaan yang dua dimensi saja.
- Pendekatannya sering dianggap statis.

Konfigurasi ruang erat kaitannya dengan hubungan antara massa padat (*solid*) dan ruang terbuka (*void*). Hubungan *solid* dan *void* ini merupakan langkah awal untuk memahami bentuk suatu kota dan untuk mengidentifikasi tekstur dan pola-pola struktur kotanya.

Hubungan antara *solid void* ini akan membentuk pola-pola kawasan yang dapat memiliki arti dan simbol tertentu. Hubungan ini dibentuk oleh bentuk dan lokasi-lokasi bangunan, desain elemen serta jaringan pergerakannya. Hubungan tersebut akan menghasilkan tipologi pola-pola hubungan *solid void*, sebagai unit kota yaitu : Pola

Grid, *Pola Angular*, *Pola Curvalinier*, *Pola Radial*, *Pola Consentris*, *Pola Axis* dan *Pola Organik*. (Roger Trancik, 1986 : 100), maupun sebagai elemen kota yaitu *single block*, *edge defining block*, *field block* (untuk bentuk *solid*) dan *Linear closeded system*, *central closeded system*, *central open system* dan *linear open system* (untuk bentuk *void*). Sedangkan sifat *void urban* tergantung pada :

- Penempatan massa padat yang dihasilkan oleh bangunan, kelompok bangunan dan blok-blok kota.
- Skala dan dimensi horisontal lubang bukaan.
- Permukaan tanah diantara komponen-komponen vertikal.



Gambar 2.19. Elemen-elemen Teori Figure Ground
Sumber : Markus Zahnd (1999 : 176).

2. Linkage Theory

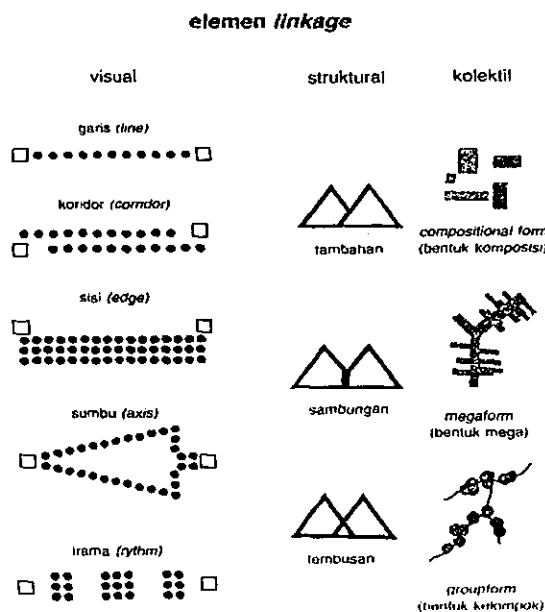
Teori ini dapat dipahami dari segi dinamika rupa perkotaan yang dianggap sebagai generator kota. Analisa *Linkage* Teori, menurut Roger Trancik (1986 : 106) ini berguna untuk :

- Memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang perkotaan (*urban fabric*).

- Suatu pendekatan yang dinamis dari sistem sirkulasi dan menjadi motor penggerak bentukan kota.

Sedangkan kelemahan teori *linkage* adalah kurangnya perhatian dalam mengidentifikasi ruang perkotaan secara *spatial* dan *kontekstual* (Markus Zahnd, 1999 : 70). Teori *Linkage* menurut Zahnd (1999 : 107) membagi *linkage* menjadi tiga bentuk pendekatan, yaitu :

- *Linkage Visual*, yang masih terbagi lagi menjadi lima elemen *linkage visual* yaitu garis (*line*), koridor (*corridor*), sisi (*edge*), sumbu (*axis*), irama (*rythm*).
- *Linkage struktural*, terdapat tiga elemen yang mencapai hubungan secara arsitektural yaitu tambahan, sambungan dan tembusan.
- *Linkage Kolektif*, yang juga terbagi lagi menjadi tiga tipe bentuk kolektif yaitu *compositional form*, *mega form* dan *group form*.



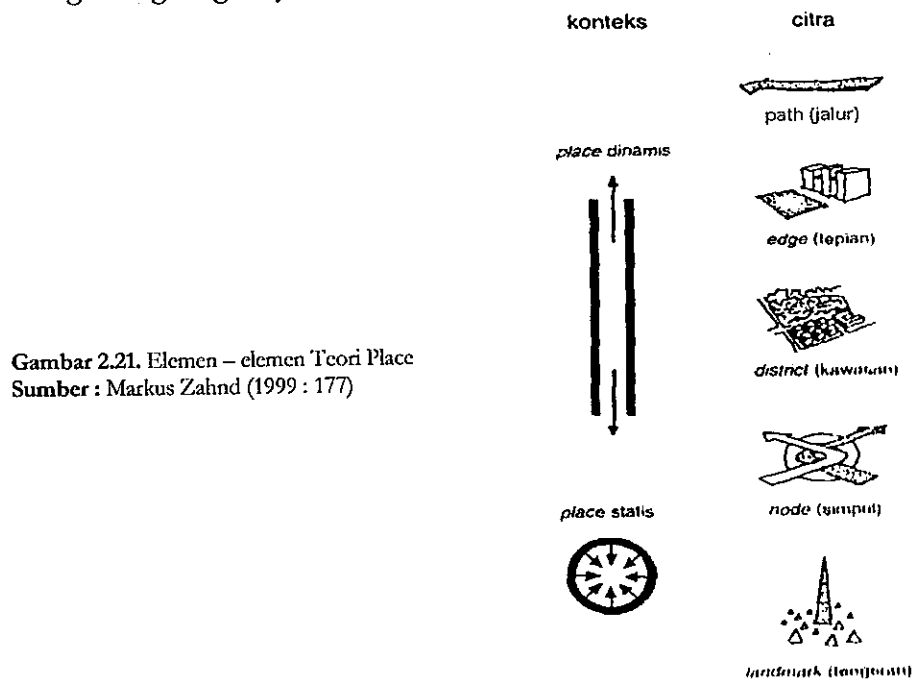
Gambar 2.20. Elemen-elemen Teori Linkage
Sumber : Markus Zahnd (1999 : 176)

3. *Place Theory*

Teori ini dipahami dari segi seberapa besar kepentingan tempat-tempat perkotaan yang terbuka terhadap sejarah, budaya dan sosialisasinya. Kekuatan dari analisa Teori *Place* adalah :

- Memberi pengertian mengenai ruang kota melalui tanda-tanda kehidupan perkotaannya.
- Memberi pengertian tentang kota secara kontekstual.

Sedangkan kelemahan Teori *Place* ini adalah : ditinjau dari sisi perhatiannya hanya terfokus pada satu tempat perkotaan saja. Penataan kawasan dapat dilakukan dengan penataan yang seimbang dengan menggabungkan antara hal-hal yang baru dengan yang lama (kuno), untuk menghasilkan sesuatu yang sesuai dengan jamannya, melalui pendekatan yang sesuai hingga dapat menghasilkan bangunan yang inovatif dan harmonis dengan lingkungannya.



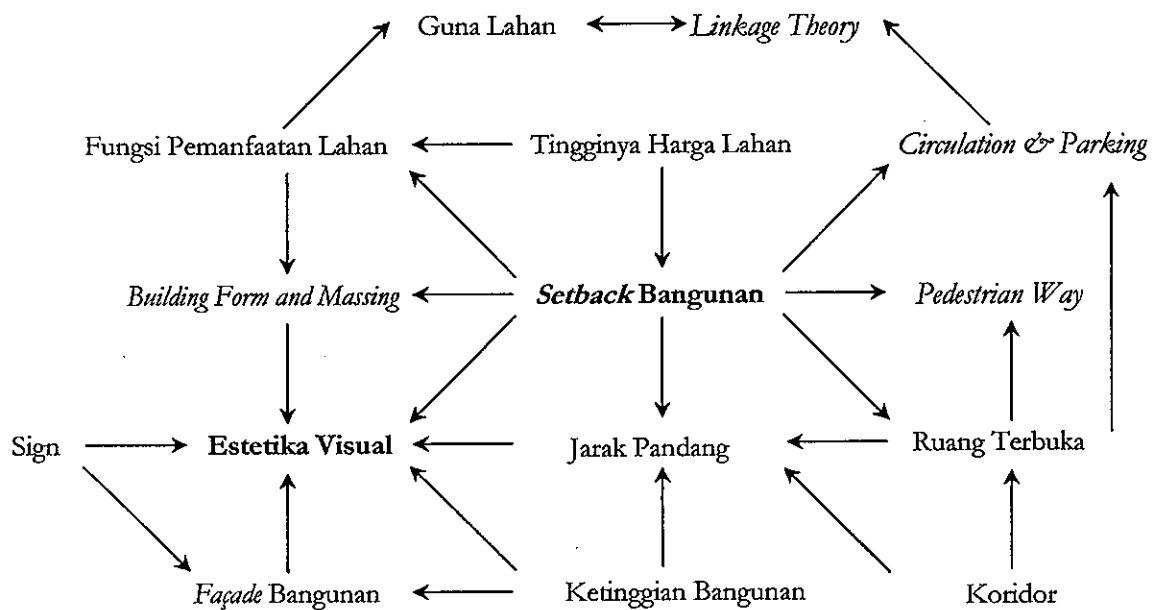
2.6. Kerangka Teoritik

Pada dasarnya untuk mempermudah telaah teori dalam proses analisa kawasan penelitian sehingga dapat diketahui aspek-aspek penelitian yang saling berkaitan dari

teori perancangan kota maupun elemen–elemennya sehingga dapat diketahui posisi variabel – variabel penelitian dalam kaitannya dengan perancangan kota

2.7. Grand Theory

Dalam kajian mengenai *setback* bangunan dan estetika visual dalam koridor, faktor – faktor yang saling berpengaruh adalah sebagai berikut :



Gambar 2.23. Skema posisi variabel penelitian yang saling berpengaruh dalam teori perancangan kota
Sumber. Analisa

Dari skema diatas terlihat bahwa posisi dari variabel – variabel penelitian dalam teori perancangan kota sebenarnya adalah saling berhubungan (memberi dan atau diberi pengaruh) antara aspek yang satu dengan aspek lainnya, skema diatas disusun berdasarkan aspek – aspek perancangan kota yang memberi atau diberi pengaruh secara langsung dari aspek lainnya.

Pada variabel penelitian *setback* bangunan sebagai variabel pengaruh mempengaruhi beberapa aspek perancangan kota diantaranya adalah estetika visual, jarak pandang, ruang terbuka, *building form & massing*, *pedestrian way*, *circulation and parking* dan

fungsi pemanfaatan lahan. Tetapi *setback* bangunan juga merupakan aspek yang dipengaruhi oleh tingginya harga lahan. Untuk lebih jelasnya dapat kita lihat tabel dari variabel penelitian dibawah ini :

Variabel Penelitian	
Pengaruh	Terpengaruh
1. Tingginya Harga Lahan di lokasi penelitian	Fungsi Pemanfaatan Lahan
2. Pemanfaatan Lahan	<input type="checkbox"/> Terbentuknya Tata Guna Lahan <input type="checkbox"/> <i>Activity Support</i>
3. <i>Activity Support</i>	<input type="checkbox"/> Karakter Ruang yang terbentuk <input type="checkbox"/> Fasilitas Umum, Fasilitas Sosial, Sarana dan Prasarana <input type="checkbox"/> Pemandangan Koridor
4. <i>Buiding Form and Massing</i>	<input type="checkbox"/> Pola Masa Bangunan <input type="checkbox"/> <i>Setback</i> Bangunan <input type="checkbox"/> <i>Façade</i> Bangunan <input type="checkbox"/> Pemandangan Koridor <input type="checkbox"/> Estetika Visual <input type="checkbox"/> Ketinggian Bangunan
5. <i>Linkage System</i>	<input type="checkbox"/> Jalur Transportasi <input type="checkbox"/> <i>Pedestrian Way</i> <input type="checkbox"/> Parkir
6. Intensitas Pembangunan	<input type="checkbox"/> Jenis Peruntukan (<i>Floor Area distict</i>) <input type="checkbox"/> <i>Floor Area Ratio</i> (FAR) <input type="checkbox"/> Ketinggian bangunan
7. <i>Setback</i> bangunan	<input type="checkbox"/> Sudut Pandang <input type="checkbox"/> Estetika Visual <input type="checkbox"/> Fungsi Pemanfaatan Lahan

BAB 3

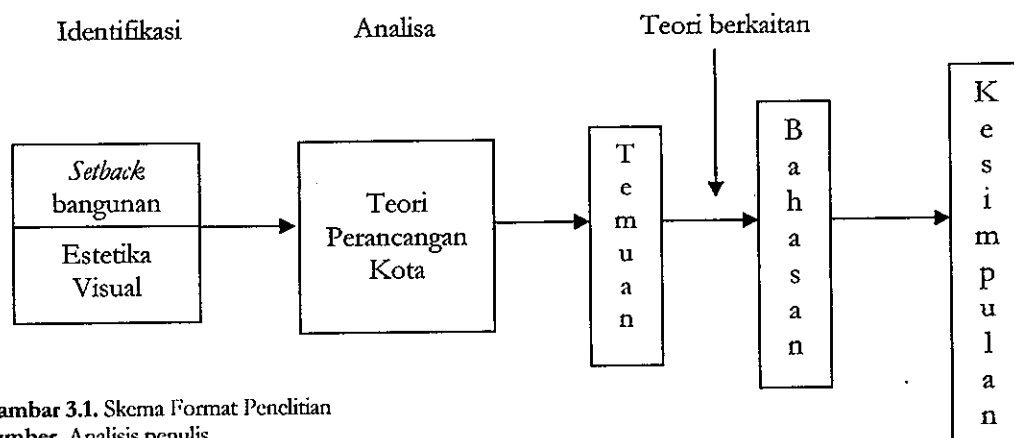
METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Metode Penelitian

3.1.1. Pendekatan Penelitian

Keberhasilan dan kemudahan penelitian didasarkan pada metode penelitian yang akan digunakan. Penelitian ini menerapkan metode penelitian *postpositivistik rasionalistik* yang memiliki landasan berfikir secara rasionalistik. Berfikir secara rasionalistik adalah berfikir bertolak dari filsafat rasionalisme, bukan sekedar berfikir menggunakan rasio. Menurut rasionalisme semua ilmu itu berasal dari pemahaman intelektual kita yang dibangun atas kemampuan argumentasi secara logik, bukan dibangun atas pengalaman empiri. Ilmu yang dibangun berdasarkan rasionalisme menekankan pada pemaknaan empiri, pemahaman intelektual dan kemampuan berargumentasi secara logik perlu didukung dengan data empirik yang relevan, agar produk ilmu yang melandaskan pada rasionalisme memang ilmu, bukan sekedar fiksi (Noeng Muhadjir, 2000 : 80)

Adapun format penelitian ini secara garis besar adalah dapat digambarkan seperti pada model berikut :



Gambar 3.1. Skema Format Penelitian
Sumber. Analisis penulis

lahan dan fungsi bangunan diperoleh melalui pengamatan lapangan. Kondisi guna lahan diamati untuk melihat kemungkinan aglomerasi kegiatan perdagangan dilihat dari kegiatan penarik yang ada, seperti kegiatan perdagangan berskala pelayanan luas, pendidikan dan perkantoran.

Analisis penentuan *setback* yang berpotensi terjadi pelanggaran dilakukan dengan bantuan Foto Udara yang sudah dipindahkan datanya kedalam *software* AutoCad sehingga proses penentuan *setback* bangunan yang termasuk dalam kriteria dapat dilakukan dengan lebih efisien. Perangkat lunak yang digunakan dalam analisis Foto Udara adalah *AutoCad 2005*, dimana *AutoCad 2005* digunakan untuk digitasi peta, dan proses *editing* dan *labelling* peta digital dan untuk analisis berdasarkan simulasi blok plan untuk ketinggian bangunan dan *skyline*.

3.2. Rancangan Penelitian

Rancangan penelitian diperlukan untuk menfokuskan dan mempermudah jalannya penelitian yang akan dilakukan. Rancangan penelitian ini mencakup dua aspek yaitu langkah-langkah penelitian, dan definisi operasional penelitian.

3.2.1. Langkah-Langkah Penelitian

Langkah-langkah yang dilakukan dalam penelitian ini mencakup tiga tahap, yaitu :

- a. Persiapan : kegiatan yang ada meliputi :
 1. *Survey awal lapangan*; Survey awal lapangan dimaksudkan untuk mengenali permasalahan-permasalahan yang ada di lapangan. Dari hasil survey awal lapangan ini kemudian dicoba untuk dirumuskan permasalahan yang ada.
 2. *Identifikasi unsur-unsur yang akan diteliti* ; diperlukan untuk memperjelas unsur-unsur yang akan diteliti dan dibahas. Unsur-unsur yang akan diteliti harus ditetapkan terlebih dahulu sebelum melakukan pengumpulan data dan penelitian lapangan. Identifikasi unsur-unsur yang akan diteliti juga diperlukan untuk

mengendalikan arah atau fokus penelitian. Pada penelitian ini secara garis besar ada dua kelompok unsur yang akan diteliti, yaitu *setback* bangunan dan estetika visual.

3. *Memilih dan mempersiapkan alat*; dilakukan setelah unsur – unsur yang akan diteliti ditentukan. Dalam penelitian ini dilakukan dua teknik pengumpulan data, yaitu dengan pengamatan dan pengukuran lapangan, serta melalui wawancara untuk melengkapi data yang ada dilapangan.

b. Tahap Pelaksanaan Penelitian

Tahap pelaksanaan penelitian merupakan tahap pengamatan sumber penelitian. Kegiatan yang dilakukan meliputi :

1. Survey atau pengamatan lapangan dan pengukuran data fisik lapangan, dilakukan dengan cara sebagai berikut :
 - Pertama, pembuatan simulasi bangunan dilakukan dengan mengambil beberapa *view* dilakukan dengan mengukur dimensi (lebar dan ketinggian) dari bangunan yang ada pada koridor jalan Pandanaran, serta dibuat rekaman foto dari bangunan yang ada untuk mengecek simulasi yang dibuat.
 - Kedua, Pemetaan guna lahan dan identifikasi *setback* bangunan. Dalam pemetaan guna lahan untuk menentukan validitas data dilakukan dilapangan
2. Mengklasifikasikan sumber – sumber *visual* yang didapat.
3. Membuat format data dalam bentuk sketsa gambar dan tabel.

c. Tahap Pemrosesan

Karena bentuk penelitian ini adalah post positivistik rasionalistik, yaitu penelitian yang didasarkan pada cara berfikir rasional yang lebih bersifat eksplorasi (bukan pembuktian) dengan menggunakan teori sebagai grand teori, sebagai alat bantu untuk menganalisa permasalahan yang ada pada obyek penelitian maka kegiatan yang dilakukan pada tahap ini adalah :

1. Mengidentifikasi data-data yang diperoleh dari hasil pengamatan dan kemudian dapat di deskripsikan
2. Melakukan analisa dan pembahasan data yang disesuaikan dengan kajian teori
3. Menarik kesimpulan
4. Membuat laporan penelitian

3.2.2. Definisi Operasional Penelitian

Setback bangunan adalah susunan dari perletakan massa bangunan yang terbentuk oleh hubungan antar bangunan yang dipengaruhi dan mempengaruhi beberapa aspek perancangan kota lainnya dikawasan penelitian yang secara keseluruhan saling berkaitan dan dapat mempengaruhi estetika visual.

Estetika visual dikawasan koridor jalan pandanaran mencakup estetika visual bangunan dan estetika visual kawasan. Estetika visual bangunan di kawasan penelitian adalah susunan dari komponen-komponen visual fasade bangunan seperti dinding, jendela, kolom, warna, ornamen dan unsur lain baik yang bersifat fungsional maupun non fungsional yang saling berkaitan dan saling mendukung sehingga membentuk suatu kesatuan tatanan fasade bangunan – bangunan dikawasan.

Penelitian ini meliputi kegiatan yang dilakukan pada penggal koridor jalan Pandanaran, komponen dan properti yang mendukung dan atau mempengaruhi karakter, konflik yang muncul serta upaya solusi konflik.

Definisi Operasional meliputi :

- a. Kondisi fisik, yaitu kondisi bangunan yang diamati, meliputi komponen, kondisi fasade bangunan, fungsi bangunan, jarak *setback* bangunan, ruang terbuka yang terbentuk dan unsur lain baik yang bersifat fungsional maupun non fungsional yang saling berkaitan dan saling mendukung sehingga membentuk suatu kesatuan tatanan massa bangunan dikawasan.

- b. Kondisi Spasial, yaitu kondisi ruang meliputi kondisi di sekitar koridor sepanjang penggal koridor jalan Pandanaran Semarang (kawasan penelitian) yang berpengaruh terhadap estetika visual, pemandangan yang dapat dilihat, obyek yang menarik.

Atau secara matrikulasi rancangan penelitian ini dapat dilihat pada tabel 3.1. berikut :

Langkah Penelitian	Tahapan Kegiatan	Fokus Penelitian	Data / kegiatan yang dilakukan
Persiapan	Survey awal lapangan	Mengenal permasalahan yang ada di lapangan	Merumuskan permasalahan yang ada
	Identifikasi unsur – unsur yang akan diteliti	Menetapkan unsur – unsur yang akan diteliti dan dibahas yaitu mengenai <i>setback</i> bangunan dan estetika visual	Identifikasi unsur yang akan diteliti yaitu <i>setback</i> bangunan. dan estetika visual
	Memilih dan mempersiapkan alat	1. Pengamatan lapangan 2. wawancara	Mempersiapkan peta, alat tulis, kamera dan beberapa pertanyaan pada pemilik bangunan
Pelaksanaan	Pengamatan Lapangan	1. Mempetakan <i>setback</i> bangunan dan guna lahan , identifikasi fungsi bangunan 2. Penggambaran fasade bangunan dilakukan dengan mengukur dimensi (lebar dan ketinggian) dari bangunan yang akan diteliti 3. Pemotretan dan sketsa untuk memperoleh gambaran fisik maupun suasana kawasan	Mengidentifikasi : a. Intensitas bangunan b. Pola massa dan jarak <i>setback</i> bangunan c. Peruntukan dan fungsi pemanfaatan bangunan d. Peruntukan dan pemanfaatan ruang yang ditimbulkan oleh <i>setback</i> bangunan e. Elemen fisik yang berpengaruh pada estetika visual f. Simbol dan tanda yang berpengaruh pada estetika visual g. Aktivitas yang terjadi
Pemrosesan	Identifikasi Data	Mengklasifikasikan data yang diperoleh dari hasil pengamatan maupun wawancara	Mendeskripsikan kondisi fisik kawasan berdasarkan <i>setback</i> bangunan dan estetika visual
	Analisa dan Pembahasan	Analisa <i>setback</i> bangunan terhadap estetika visual dari sudut pandang teori perancangan kota	Mencari pengaruh <i>setback</i> bangunan terhadap estetika visual berdasarkan tujuan dan sasaran penelitian sekaligus dapat menjawab permasalahan penelitian

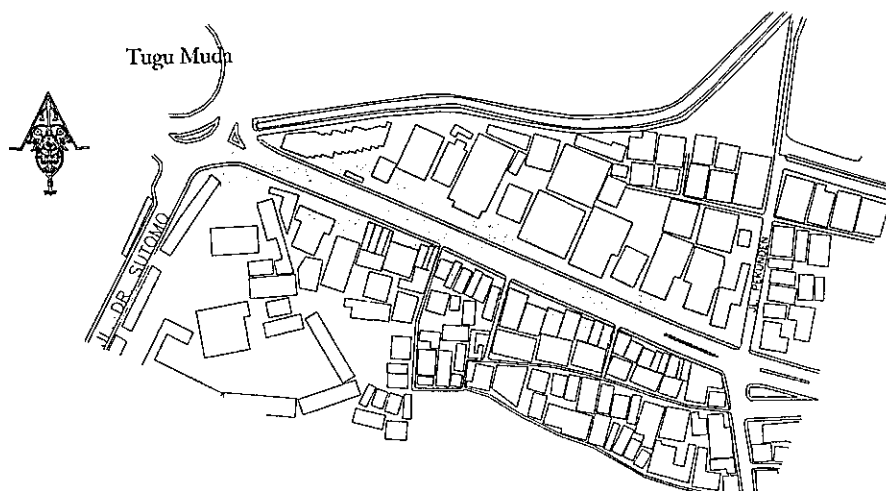
	Kesimpulan	Meresume hasil penelitian	Membuat pointer – pointer tentang hasil penelitian dan merekomendasikan penelitian lain yang dapat melengkapi proses penelitian ini
--	------------	---------------------------	---

Tabel 3.1. Rancangan Penelitian
Sumber Analisa Penulis

3.3. Materi Penelitian

Bahan dan Lingkup penelitian ini dibatasi pada penelitian untuk melihat *setback* bangunan dan estetika visual diluar bangunan (*out door visual*), di penggal koridor jalan Pandanaran Semarang. Bahan atau unit penelitian dijabarkan dari keadaan *setback* diluar bangunan, yaitu ruang yang terbentuk oleh *setback* bangunan dan estetika visual yang terbentuk oleh hubungan antar bangunan.

Lokasi Penelitian, yang dipilih adalah penggal koridor jalan Pandanaran dari perempatan Jalan Kyai Saleh sampai dengan Tugu Muda yaitu kawasan yang sekarang ini terkenal sebagai pusat jajan dan oleh – oleh khas Semarang (Bandeng Presto)



Gambar 3.3. Lokasi Penelitian
Sumber. Penulis

3.4. Alat Penelitian

Alat penelitian digunakan untuk membantu dan memudahkan peneliti dalam mencari dan mengolah data serta merumuskannya berdasarkan teori yang ada. Pada penelitian kualitatif, peneliti menjadi instrument atau alat penelitian yang utama, karena dianggap manusia dapat memahami makna interaksi antar manusia, membaca gerak muka, menyelami perasaan dan nilai yang terkandung dalam ucapan perbuatan nara sumber (Nasution, 1992). Untuk menghindarkan subyektivitas, peneliti akan didukung dengan pengumpulan data dari proses observasi dilokasi penelitian, wawancara, kajian pustaka dan literature. Dalam pelaksanaannya dilapangan peneliti dibantu dengan alat yang digunakan dalam pengumpulan data. Alat penelitian yang digunakan untuk mengumpulkan data, meliputi :

1. Blok plan area penelitian berupa peta yang terskala yang digunakan untuk mengetahui daerah pengamatan, membuat *figure ground* (untuk pendefinisian ruang), pemetaan guna lahan dan sebagainya.
2. Meteran untuk mendapat data lebih rinci dari site di lapangan, diantaranya untuk mengukur dimensi dari unit penelitian seperti tinggi bangunan, *setback* bangunan, lebar bangunan, lebar jalan.
3. Kamera foto untuk merekam secara visual bangunan maupun kawasan yang akan diteliti secara riil tanpa proses editing foto.
4. Kertas dan alat gambar untuk membuat sketsa *façade* bangunan.
5. Buku dan alat tulis untuk menulis data yang didapat dari wawancara maupun pengamatan lapangan.

3.5. Keterangan Empiri yang diharapkan

Penelitian ini tidak bermaksud untuk mengadakan generalisasi ataupun pembuktian, sehingga tidak ada hipotesis. Empiri sensual meliputi kondisi yang

terekam oleh indra penulis sewaktu melakukan pengamatan dilapangan yaitu pengaruh *setback* bangunan terhadap estetika visual yang terbentuk pada koridor Jalan Pandanaran.

Empiri logik atau teoritik yang ditetapkan adalah pada penggunaan grand concept sebagai alat untuk mengklasifikasikan data yang mempengaruhi dan yang dipengaruhi untuk menganalisa *setback* bangunan dan estetika visual pada kawasan penelitian. Sedangkan empiri etik yang digunakan pada penelitian ini terutama pada penggalan data dan analisa data aspek-aspek estetika visual, Sehingga secara keseluruhan *setback* bangunan yang ada dapat memperlihatkan estetika visualnya didalam koridor menuju pusat kota.

B A B 4

DESKRIPSI DAERAH PENELITIAN

4.1. Alasan Pemilihan Kasus

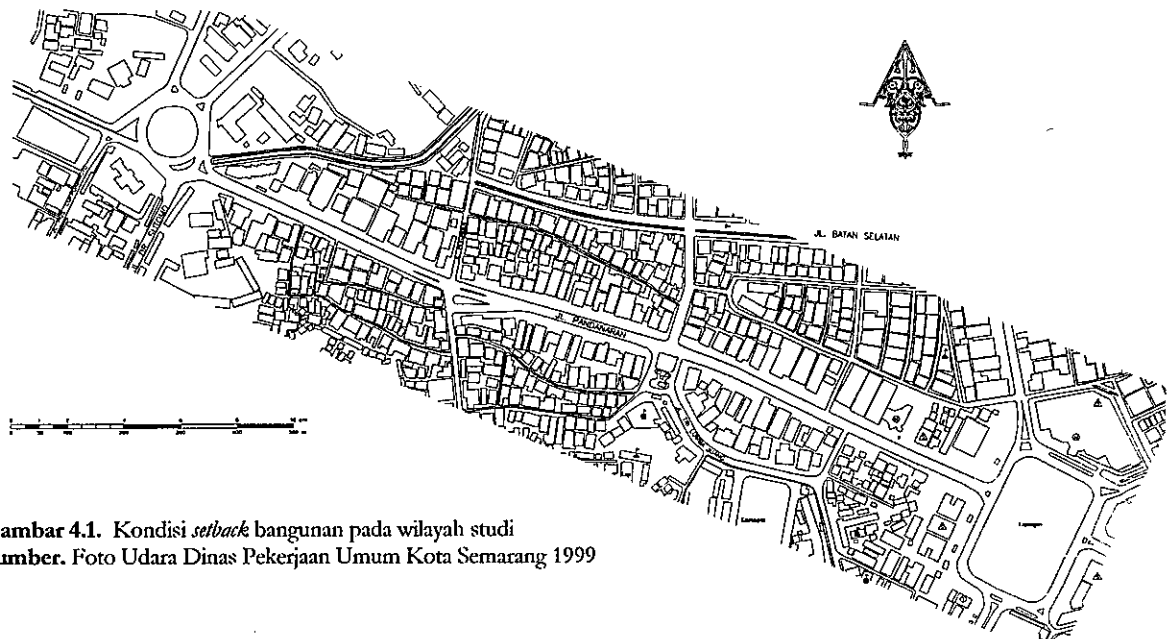
Secara administratif, kota Semarang berada dibawah pengelolaan Pemerintah Kota Semarang. Tipologi wilayahnya terdiri dari bagian utara merupakan daerah pantai dan dataran rendah dengan kemiringan tanah berkisar 0 - 2 % dan ketinggian bervariasi antara 0 - 3,5 m diatas permukaan laut. Bagian selatan berupa daerah perbukitan dengan kemiringan tanah 2 - 40 % dan ketinggiannya berkisar antara 90 - 270 m diatas permukaan laut.

Kota Semarang terbagi menjadi 16 kecamatan, dengan letak geografis dan fungsinya yang bervariasi, antara lain berupa kawasan perkantoran, perdagangan, jasa, pendidikan, kebudayaan, pemukiman sampai pertanian. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (R.T.R.W Semarang 2000), kebijakan pengembangan kota dibagi menjadi 4 Wilayah Pembangunan (W.P) , yang dibagi lagi menjadi 10 Bagian Wilayah Kota (B.W.K).

Sebagai lokasi penelitian dipilih ruas jalan antara Perempatan Jalan Kyai Saleh-Pekunden sampai dengan ke Tugu Muda, karena pada ruas jalan ini terlihat ketidakteraturan penataan pola massa bangunan (*setback* bangunan) sepanjang jalan yang sebagian ditandai dengan memaksimalkan bangunan pada lahan yang mereka miliki ($GSB = 0$).

Karena ketidakteraturan tersebut yang membuat peneliti tertarik untuk meneliti lebih jauh penyebabnya, dan ingin diketahui pengaruhnya terhadap karakter

visual sehingga akan bertemu dengan suatu solusi yang dapat dipergunakan untuk memecahkan kondisi yang sudah berlangsung cukup lama tersebut.



Gambar 4.1. Kondisi *setback* bangunan pada wilayah studi
Sumber. Foto Udara Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang 1999

4.2. Posisi Jalan Pandanaran terhadap Kota Semarang

Jalan Pandanaran dibangun dibangun pada tahun 1906 setelah terbentuknya *Gemeente*, sebagai prasarana jalan untuk permukiman *elite* Belanda seiring dengan ditetapkannya pusat pemerintahan baru di daerah Tugu Muda, disamping itu bersama – sama dengan jalan A. Yani sebagai penghubung antara pusat pertumbuhan Tugu Muda dan Peterongan yang ditandai dengan kegiatan ekonomi pada kedua daerah tersebut. (Widodo, Mulyadi, 2001, 69).

Dalam Perkembangannya terjadi perubahan di jalan Pandanaran yang tadinya merupakan daerah permukiman menjadi daerah perdagangan dan jasa terutama setelah pertemuan jalan Pandanaran dan jalan A. Yani dengan jalan Pahlawan menjadi pusat kota Semarang dengan dibangunnya *Open Space* besar (Simpang Lima).

Secara administratif, koridor Jalan Pandanaran terletak pada dua kecamatan, untuk sisi utara masuk pada wilayah administrasi kecamatan Semarang Tengah dan

untuk sisi Selatan masuk pada wilayah administrasi kecamatan Semarang Selatan. Menurut R.D.T.R.K kota Semarang, kawasan ini termasuk dalam daerah Pusat Kota Semarang.

Jalan Pandanaran merupakan jalan arteri sekunder yang fungsi utamanya adalah menghubungkan antara Bagian Wilayah Kota dan fungsi lainnya dan juga sebagai alternatif dari jalan arteri primer atau dengan kata lain merupakan jalan untuk menuju ke pusat kota Semarang (Simpang Lima) dari arah Barat, dimana jalan tersebut memotong lurus ke arah pusat kota, dalam hal ini Simpang Lima yang merupakan CBD kota Semarang.

Pada perkembangan selanjutnya, seiring dengan perkembangan kota Semarang, jalan Pandanaran menjadi semakin ramai. Karena semakin banyak orang melalui jalan tersebut menuju pusat kota, karena fenomena tersebut mulailah orang mengalihfungsikan hunian mereka menjadi tempat usaha dengan cara membangun fasilitas-fasilitas perdagangan di sepanjang jalan tersebut, fasilitas-fasilitas tersebut adalah fasilitas perdagangan dan jasa, atau bahkan yang sekedar disewakan untuk perkantoran atau dengan kata lain terjadi penetrasi kegiatan perdagangan terhadap daerah hunian pada kawasan penelitian ini.

Akibat dari hal tersebut ruas penggal koridor pada kawasan penelitian ini menjadi jalan yang semakin banyak dikenal orang karena tercipta *image* bahwa ruas penggal jalan ini sebagai pusat jajan dan oleh-oleh khas Semarang semakin mengukuhkan keberadaan jalan tersebut sebagai arus lalu lintas utama yang dilalui oleh ribuan orang setiap harinya. Dan banyak pula orang yang menggantungkan hidupnya dari keberadaan jalan Pandanaran tersebut, Hal ini diperkuat juga dengan dipasangnya Bando gapura kawasan pada daerah ini yang menyatakan bahwa daerah ini sebagai pusat jajan dan oleh – oleh khas Semarang



Gambar 4.2. Gerbang Masuk kawasan khas oleh – oleh Semarang, yang keberadaannya sebenarnya memperkuat eksistensi kawasan pandanaran, sayangnya pemasangan gerbang ini yang dalam bahasa advertisingnya adalah *double pole double side* antara *side* satu dengan *side* lainnya adalah sama persis, sehingga hal tersebut akan menyesatkan bagi mereka yang tidak tahu, karena dari dua *side* ini menunjukkan kata – kata bahwa seakan – akan kita memasuki kawasan oleh – oleh padahal seharusnya ada sisi datang dan sisi meninggalkan kawasan.

Sumber : koleksi pribadi

4.3. Kondisi Lingkungan Koridor Jalan Pandanaran

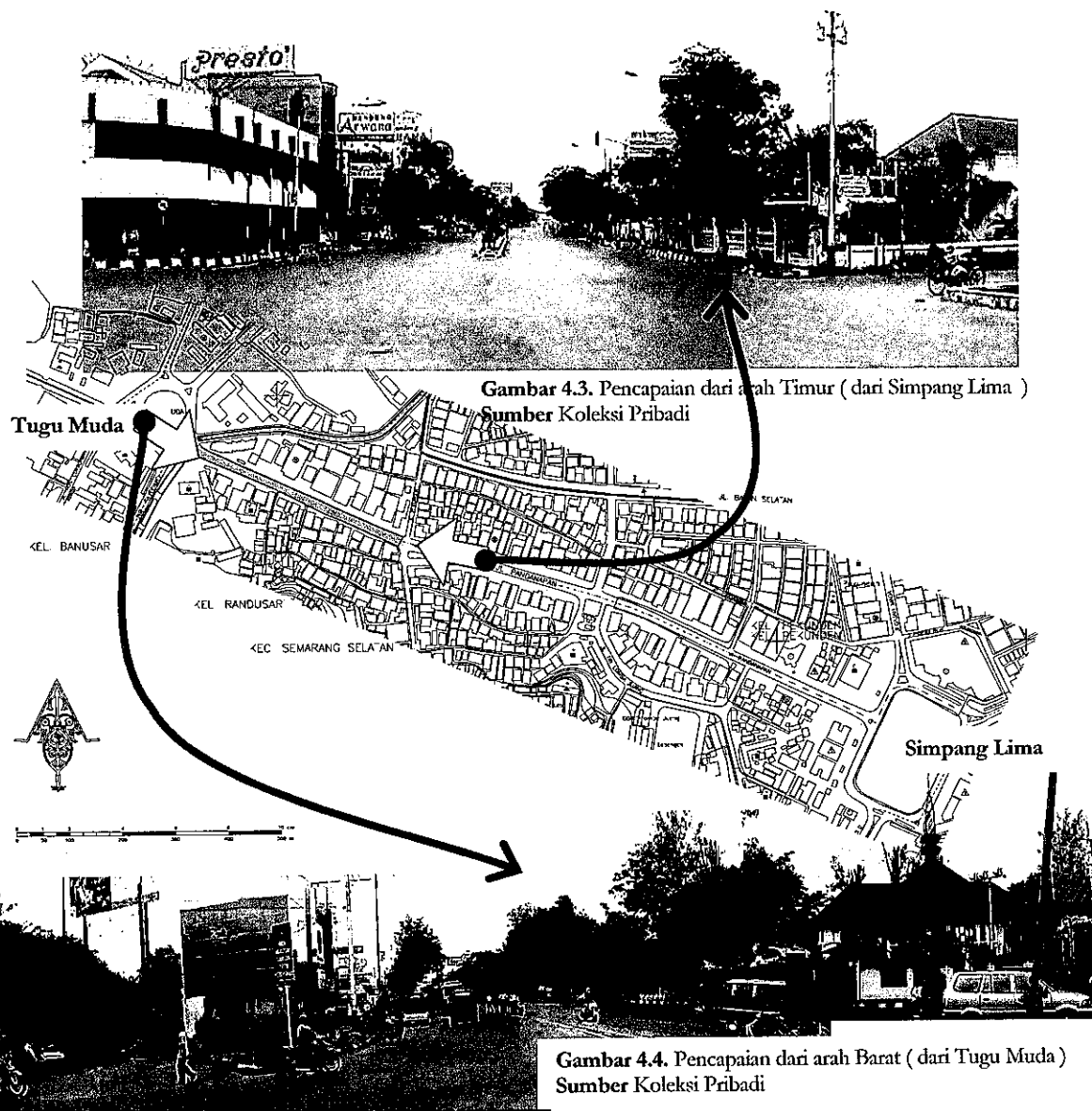
4.3.1. Koridor Jalan Pandanaran

Pada tahun \pm 1970 sewaktu kawasan jalan Pandanaran merupakan lingkungan hunian, jalan Pandanaran kondisinya beraspal dengan lebar 6 m, dilengkapi dengan saluran ditepi kanan dan kiri koridor serta pohon – pohon tanpa jalur pedestrian, dengan adanya perubahan fungsi kawasan maka terjadi perubahan atas lebar jalan yang pada saat ini lebar jalan Pandanaran pada area penelitian mencapai 25 m dengan saluran di kanan kiri koridor yang telah ditutup paving trotoar.

Pencapaian ke lokasi dapat dicapai melalui :

- Simpang Lima, untuk pencapaian dari Timur (dengan jarak sekitar 1 Km).
- Tugu Muda, untuk pencapaian dari sebelah barat (dengan jarak sekitar 100 meter).

Selain itu, kawasan ini juga dapat dicapai melalui jalan - jalan lokal, misalnya : jalan Kyai Saleh dan jalan Pekunden ataupun dari kampung kampung yang terdapat pada kawasan penelitian yaitu Jl. Randusari Pos I, Jl. Randusari Spaen I maupun Jl. Randusari Spaen II.



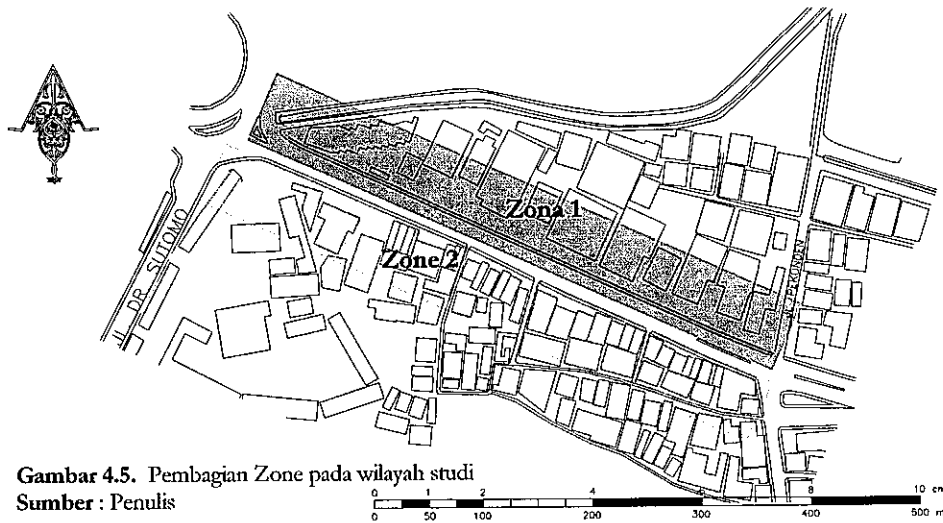
Dalam melakukan pengamatan, dilakukan pembagian zona terhadap koridor jalan Pandanaran Semarang tersebut, pembagiannya sebagai berikut :

- Zona 1

Ruas jalan dari Tugu Muda sampai perempatan Kyai Saleh - Pekunden, kondiri *setback* bangunan pada ruas jalan tersebut terlihat teratur dan hampir tiap – tiap lahan mempunyai halaman atau area parkir.

▪ Zona 2

Zona II adalah sisi perempatan kyai Saleh – pekunden sampat Tugu Muda.. Kondisi *setback* bangunan pada sisi jalan ini lebih tidak teratur dibandingkan dengan zona yang pertama, terutama pada ujung jalan dari perempatan Kyai saleh – Pekunden



Gambar 4.5. Pembagian Zone pada wilayah studi

Sumber : Penulis

Kondisi Umum Koridor Jalan Pandanaran

- Panjang jalan dr perempatan kyai Saleh–Tugu Muda : $\pm 472,5$ meter
- Lebar jalan : ± 20 meter
- Lebar trotoar : $\pm 2,75$ meter
- Lebar boulevard/pulau jalan : $\pm 0,60$ meter
- Jarak pagar toko/rumah ke jalan raya : bervariasi

Elemen tepi jalan :

Sisi Selatan (Tugu Muda – Kyai Saleh)

- Tiang listrik : 12 buah *jarak @ ± 20 meter*
- Tiang telepon : 8 buah *jarak @ ± 20 meter*
- Vegetasi (pohon) : 45 buah *ukuran sedang - angkana - jarak @ ± 7 meter*
- Tempat sampah : 5 buah *sebagian rusak*
- Telepon umum : 2 buah *(4box) dan 1 box sebagian rusak*
- Lampu jalan : 12 buah *berfungsi*
- Rambu : 4 buah
- Kotak pos/bis surat : 1 buah *kondisi baik dan berfungsi*

Sisi Utara (Kyai Saleh – Tugumuda)

- Tiang listrik : 11 buah *jarak @ ± 20 meter*
- Tiang telepon : 9 buah *jarak @ ± 20 meter*
- Vegetasi (pohon) : 33 buah *ukuran sedang - angkana - jarak @ ± 7 meter)*
- Tempat sampah : 7 buah *sebagian rusak*
- Telepon umum : 2 buah *rusak*
- Lampu jalan (pedestrian) : 12 buah *berfungsi*
- Rambu : 4 buah
- Kotak pos/bis surat : 1 buah *kondisi baik dan berfungsi*
- Jalan kecil yang mengakses : 3 buah
 - 1. Jl. Randusari Pos : aspal *kondisi sedang*
Lebar badan jalan : 3,0 meter
 - 2. Jl. Randuari Spaen I : aspal *kondisi sedang*
Lebar badan jalan : 3,50 meter
 - 3. Jl. Randusari Spaen II : aspal *kondisi sedang*
Lebar badan jalan : 3,40 meter



Gambar 4.6. Koridor Jl Pandanaran dari arah Tugu Muda
Sumber : Koleksi Pribadi



Gambar 4.7. Kondisi Koridor Jalan Pandanaran dari arah Simpang Lima (perempatan kyai Saleh – Tugu Muda)

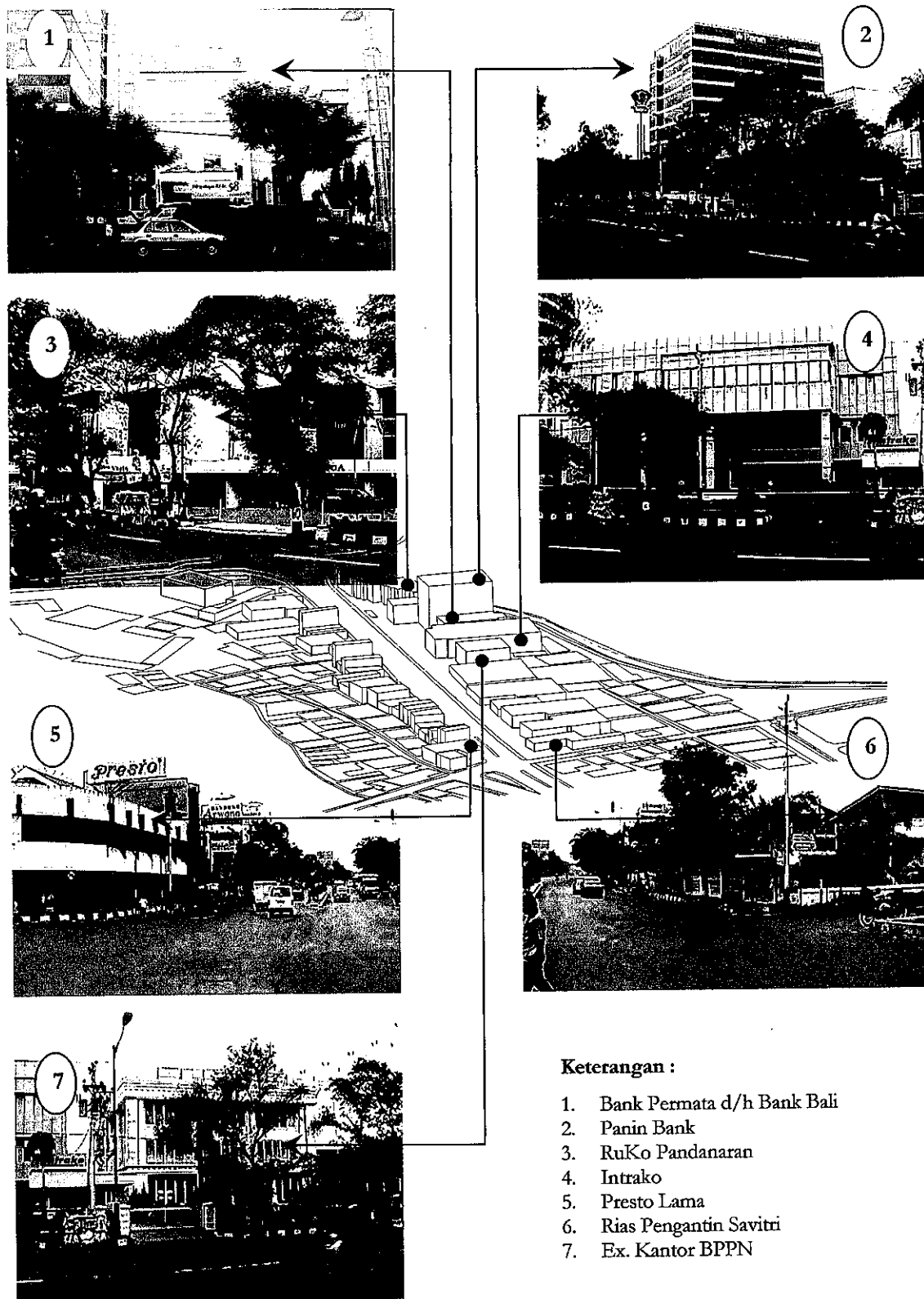
Sumber : Koleksi Pribadi

4.3.2. Bangunan di koridor Jalan Pandanaran

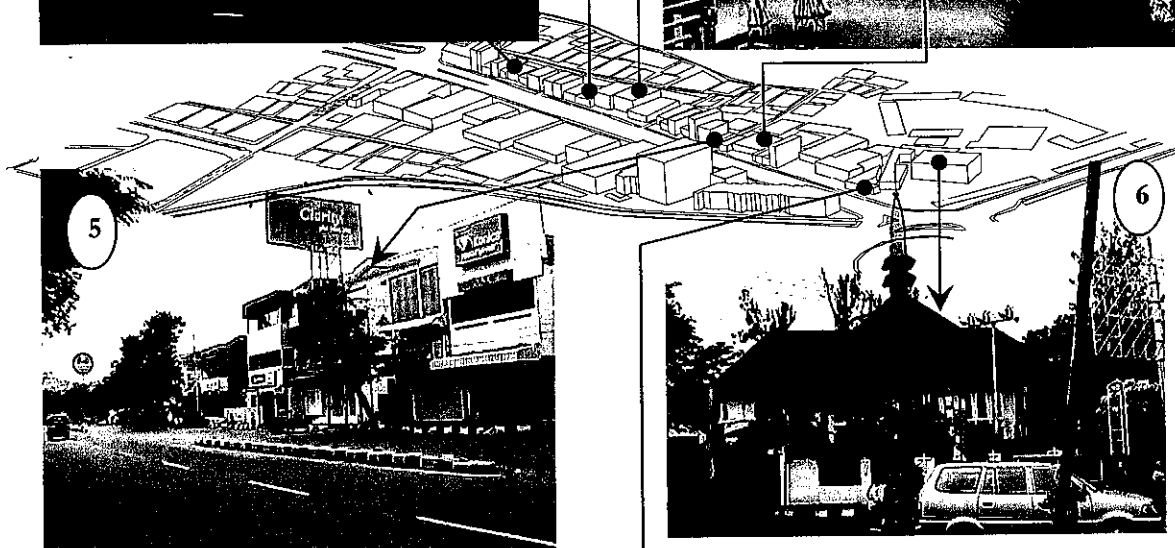
Berdasarkan pengamatan di lapangan, bangunan yang ada di sepanjang ruas penggal koridor jalan Pandanaran Semarang yang dahulunya merupakan hunian kemudian banyak yang berubah fungsi, sebagian besar menjadi bangunan perdagangan, perkantoran maupun jasa, Misalnya pada ujung koridor sebelah barat (Tugu Muda) terdapat Blok Ruko Pandanaran. Kemudian disebaliknya (sebelah selatan) terdapat fasilitas peribadatan (Gereja Katedral).

Pada sebelah Timur kawasan terdapat bangunan pelayanan kesehatan (Praktek dokter bersama pada sisi sebelah Utara dan dr. gigi pada sisi sebelah selatan) dan sebagainya. Lebih ketimur lagi (sampai perempatan Kyai Saleh Pekunden) adalah bangunan perkantoran swasta dan pertokoan.

Sebelah utara maupun selatan dari koridor ini (belakang kawasan penelitian) merupakan daerah permukiman penduduk.



Gambar 4.8. Kondisi Bangunan pada zona 1 penggal koridor Jalan Pandanaran
Sumber Koleksi Pribadi



Keterangan :

1. Dyriana Baru dan Optik Bhineka
2. Pands collecton, Danti
3. Apotik Sputnik dan Bonafide
4. Presto Baru
5. Haryono Travel, dr. gigi Efendi, Ray White, Optik Pandanaran, Jalan Randusari Spaen I, Warung Makan, Apotik, Konica Foto Lancar d/h Oy Lan.
6. Gereja Katedral
7. Yayasan Soegijapranata



Gambar 4.9. Kondisi Bangunan pada zona 2 penggal koridor Jalan Pandanaran
Sumber Koleksi Pribadi

4.4. Tata Ruang Koridor

Elemen - elemen fisik tata ruang kota ruas Jalan Pandanaran (koridor perempatan Jl.Kyai Saleh-Pekunden – Tugu Muda) terdiri dari : Bentuk dan tatanan masa bangunan, ruang terbuka dan transportasi.

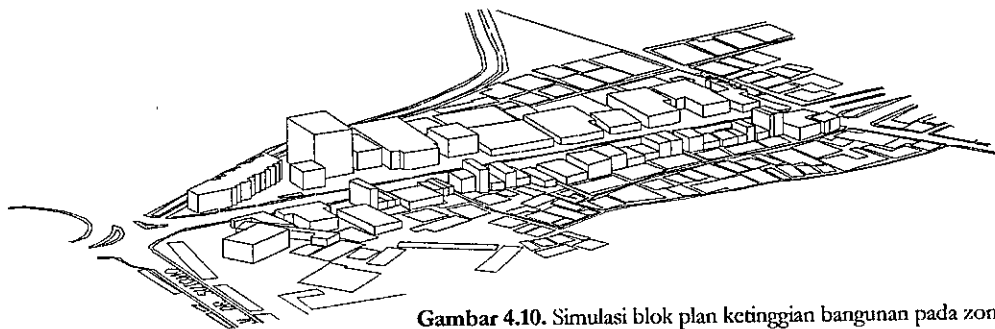
4.4.1. Bentuk dan Tatanan masa Bangunan

Dalam konteks ini, yang akan dibahas meliputi :

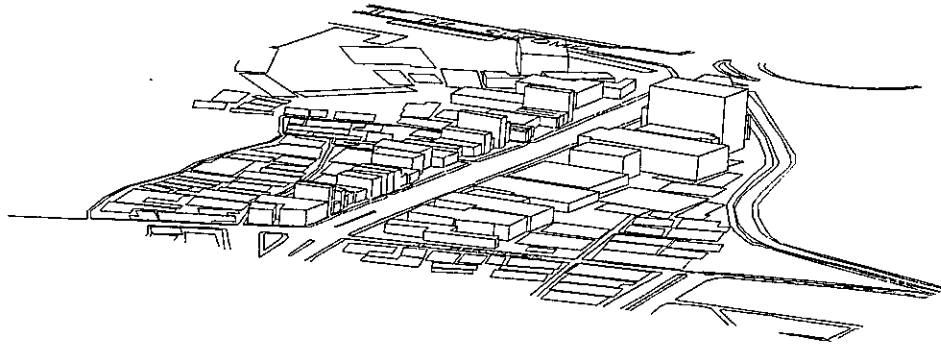
a. Ketinggian Bangunan

Bangunan yang ada di sepanjang penggal koridor jalan Pandanaran rata - rata memiliki ketinggian tidak lebih dari 4 lantai, hanya Gedung Bank Panin yang mempunyai ketinggian 10 lantai sesuai dengan batas ketinggian bangunan yang diijinkan. Bangunan hunian/ rumah tinggal rata - rata mempunyai ketinggian 1 lantai, kemudian ada kompleks pertokoan dengan ketinggian 3 lantai dan beberapa Toko dengan ketinggian 2 sampai 3 lantai.

Dari keadaan ketinggian bangunan yang beragam tersebut, menimbulkan kaki langit (*skyline*) kawasan yang naik turun tidak teratur.



Gambar 4.10. Simulasi blok plan ketinggian bangunan pada zone 1
Sumber. Penulis dibuat semirip mungkin dengan kenyataan lapangan



Gambar 4.11. Simulasi blok plan ketinggian bangunan pada zone 2
Sumber. Penulis dibuat semirip mungkin dengan kenyataan lapangan

b. Jenis Bangunan

Jenis bangunan yang ada pada ruas jalan Pandanaran cukup bervariasi, yaitu dari rumah tinggal yang semakin sedikit jumlahnya, karena banyak yang dialihfungsikan untuk kegiatan lainnya (misalnya untuk toko, kantor, tempat kursus dan sebagainya), atau menjadi multi fungsi (seperti rumah tinggal dengan salon, toko, bengkel dan sebagainya).

Beberapa toko jajanan dan oleh-oleh, kelontong, *fashion* dan bengkel ganti oli, dan warung makan. Bangunan peribadatan ada 1 buah yang terletak ditepi jalan Pandanaran, yaitu gereja Katedral. Beberapa yayasan keagamaan dan keuskupan, 2 buah bank, show room meuble dan yang menonjol adalah Gereja Katedral.

Beberapa bangunan perkantoran juga terdapat pada koridor ini diantaranya adalah Kantor Suara Merdeka, Gudang Garam disamping itu terdapat pula beberapa pelayanan jasa kesehatan RSIA Mardiyaluyo yang sekaligus juga sebagai tempat praktek dokter bersama, dokter gigi, rias pengantin dll.

Ibu Djoko Savitri

Wisma Musik Purnomo

Suara Merdeka

Rumah Tinggal

RSIA Mardi Waluyo

Gudang Garam

Ex. BPPN

Intraco

Permata Bank

Panin Bank

Ganesha Galery

Ruko Pandanaran

Gereja Katedral

Yayasan
Socgijapranata

Yayasan
Keuskupan

Rumah Tinggal

Titania
Kursus Menjahit
BNI 1946
Christy Scientific

Bandeng Presto 2

Oy Lan
Apotik
Warung Makan
Jl. Randusari Spach I
Optik Pandanaran

Ray White
Dr. gigi Efendi
Haryono Travel

Toko Kelontong

Rumah Tinggal
Jl. Randusari Spaen II

Ganti Oli

Danti

Pand's Collection

Optik Bhineka

Dyriana Baru
Bandeng Djoe
Jl. Randusari Pos

Bonafide

Aptik Sputnik I
Bandeng Juwna
Ex. Bandeng Prima
Ex. Dyriana
Bandeng Prima
Ex. Warung Makan
Ayam Press
Bandeng Arowana
Raja Lampu

Bandeng Presto 1

Gambar 4.12. Tampak dan jenis peretakan bangunan pada kawasan penelitian
Sumber Penulis Observasi Lapangan

c. Kondisi Bangunan

Bangunan yang ada pada ruas koridor jalan Pandanaran sebagian besar kondisinya permanen dengan kondisi layak pakai (mendominasi kondisi bangunan), tetapi ada juga bangunan permanen (terutama dipakai untuk warung) dengan kondisi yang menimbulkan suasana kumuh, untuk daerah dipusat kota hal ini kemungkinan diakibatkan karena pembagian kapling yang terlalu kecil.

d. Tampilan Bangunan

Secara umum, bangunan yang ada pada koridor ini mempunyai ciri - ciri sudah tidak berarsitektur tropis, yaitu penggunaan atap dak beton, tritisan kecil yang tidak dapat untuk melindungi panas atau hujan dan dengan bukaan transparan kaca - kaca untuk memasukkan penerangan yang bersifat alami. Pada koridor ini ada 1 bangunan yang dilindungi atau dikonservasi, yaitu Gereja Katedral.

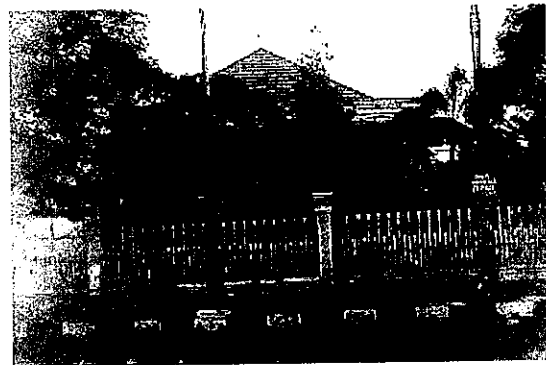


Gambar 4-13 : Tampilan bangunan untuk beberapa bangunan baru sudah meninggalkan arsitektur tropis dengan menggunakan atap dak beton (lokasi Bandeng Bonafide)

Sumber : Koleksi pribadi

Gambar 4-14 : Tampilan bangunan yang masih mengacu pada arsitektur tropis dengan menggunakan atap miring dan masih menggunakan teras (Lokasi Savitri)

Sumber : Koleksi Pribadi



e. Garis Sempadan Bangunan

Menurut RDTRK, garis sempadan bangunan pada koridor jalan Pandanaran (sebagai jalan kolektor sekunder) adalah setengah lebar jalan yaitu kurang lebih 10 m. Tetapi pada kenyataannya, garis sempadan bangunan yang terjadi adalah bervariasi, dengan beberapa bangunan yang terletak cukup jauh dari jalan (misalnya pada ruas jalan antara Tugu Muda – Kyai Saleh), tetapi beberapa bangunan lainnya yang terletak persis ditepi jalan (pada ruas antara perempatan kyai Saleh – Pekunden sampai dengan Tugu Muda).



Gambar 4-15: Kondisi *setback* bangunan pada zona 2 dengan jarak garis sempadan bangunan sangat minim atau bahkan 0 m, terlihat pembagian kapling yang relatif lebih kecil dibandingkan pada zona 1 (Lokasi Oylan – Haryono Travel)

Sumber : Koleksi Pribadi

Gambar 4-16 : Kondisi *setback* bangunan pada zona 1 terlihat Garis Sempadan Bangunan lebih dari 10 m dan pembagian kapling yang terlihat lebih besar dari pada zona 2 (Lokasi depan Bank Permata)

Sumber : koleksi Pribadi



4.4.2. Ruang Terbuka

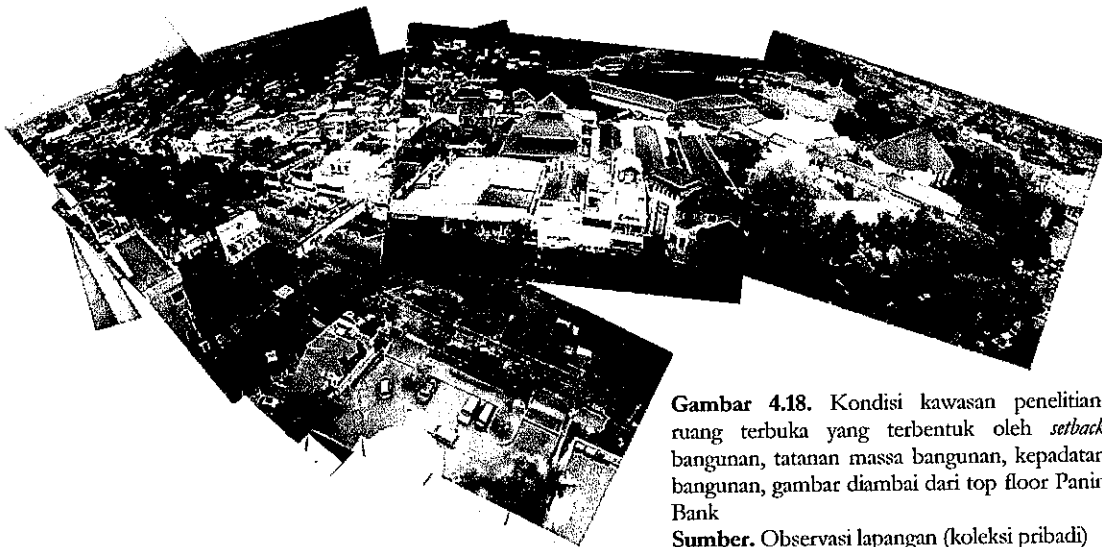
Ruang terbuka yang ada adalah jalur jalan Pandanaran yang memanjang dari perempatan Jl. Kyai Saleh - Pekunden sampai Tugu Muda. Penghijauan pada jalur ini cukup baik dengan deretan pepohonan yang terdapat ditepi jalan, sehingga berkesan lebih teduh.

Ruang terbuka lainnya yang sifatnya privat adalah yang dihasilkan dari *setback* bangunan yang biasanya dimanfaatkan untuk parkir, dan pada kawasan penelitian ini terutama pada ujung koridor sebelah timur (zona 2) hampir – hampir tidak ditemukan adanya ruang terbuka.



Gambar 4-17 : Koridor Jalan Pandanaran yang membujur dengan arah barat – timur dengan deretan pepohonan pada tepiannya sebagai ruang terbuka pada kawasan ini

Sumber : Koleksi Pribadi



Gambar 4.18. Kondisi kawasan penelitian, ruang terbuka yang terbentuk oleh *setback* bangunan, tatanan massa bangunan, kepadatan bangunan, gambar diambil dari top floor Panin Bank

Sumber. Observasi lapangan (koleksi pribadi)

4.4.3. Transportasi

a. Sirkulasi

Sirkulasi lalu lintas jalan Pandanaran terdiri dari 2 arah yaitu arah dari Simpang Lima dan dari arah Tugu Muda. Sebagai jalan kolektor sekunder yang berfungsi sebagai penghubung antara daerah pusat kota/kegiatan dengan bagian wilayah kota dimana arus lalu lintasnya cukup padat dan banyak dilalui oleh para pengguna jalan. Puncak

kepadatan jalan ini terjadi pada setiap hari kerja pagi dan sore , waktu jam masuk (jam 6.30 - 8.00) dan keluar kantor (jam 14.00 - 16.00).

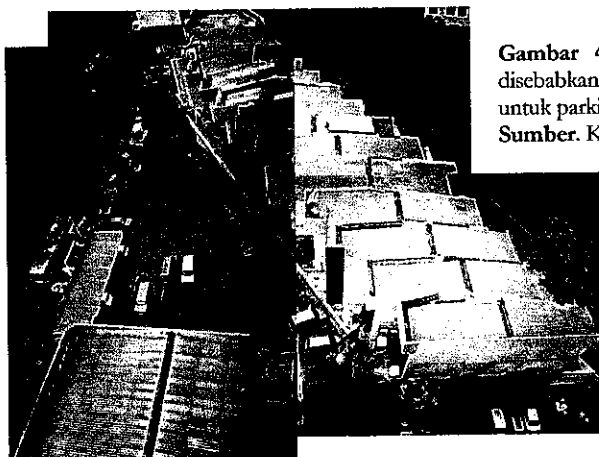
Jenis kendaraan yang melintasi jalan ini adalah bus mini (jurusan dalam kota maupun daerah pinggiran, misalnya : Mijen, Pedurungan sampai Kendal dan Weleri), angkutan kota (angkot), kendaraan pribadi dan sepeda motor.

Kedaaan jalan Pandanaran pada saat ini kondisinya adalah beraspal hotmix , tidak berlubang dengan lebar bahu jalan berkisar antara 24 meter pada ujung bagian Timur (perempatan Kyai Saleh – Pekunden) dan 28 m pada ujung Barat (Tugu Muda)

b. Parkir

Tidak semua bangunan pelayanan publik (diluar bangunan rumah tinggal) mempunyai fasilitas parkir. Beberapa bangunan yang mempunyai fasilitas parkir cukup memadai, antara lain pada zona 1. Beberapa bangunan menyediakan fasilitas parkir secara terbatas.

Sedangkan pada zona 2 beberapa bangunan komersial sama sekali tidak menyediakan parkir, sehingga kendaraan parkir ditepi jalan, sehingga akan mengganggu pergerakan lalu lintas (menimbulkan kemacetan).



Gambar 4.19 Pemanfaatan Ruang terbuka yang disebabkan oleh *setback* bangunan dipergunakan untuk parkir.
Sumber. Koleksi Pribadi



Gambar 4.20 : Pada zona 1 bangunan komersial menyediakan lahan parkir sehingga terlihat lebih teratur dan tidak menimbulkan kemacetan arus lalu lintas (Lokasi depan Wisma Musik Purnomo dan depan Bank Permata, Ruko Pandanaran)

Sumber : Koleksi Pribadi



Gambar 4.21 : Pada zona 2 hampir semua bangunan komersial tidak menyediakan lahan parkir, sehingga pengunjung memarkir kendaraannya di tepi jalan yang sering kali menimbulkan kemacetan arus lalu lintas kecuali pada beberapa bangunan yaitu Pand's Collection, Danti dan Presto 2 (Lokasi Depan Apotik Sputnik dan depan Ray White)

Sumber : Koleksi Pribadi

c. Jalur Pejalan Kaki

Fasilitas untuk pejalan kaki terlihat kurang diperhatikan. Hal ini dapat dilihat kalau tidak semua tepi jalan ada jalur pejalan kaki. Jalur yang ada terputus - putus dengan lebar jalur sekitar 2,5 meter, dan banyak yang dipakai berjualan oleh pedagang kaki lima.



Gambar 4-22 : Kondisi pedagang kaki lima pada zona II tepatnya didepan apotik Sputnik yang menempatkan dagangannya pada trotoar atau bahkan diluar trotoar sehingga mengganggu jalur pejalan kaki maupun jalur cepat bagi yang menempatkan dagangannya diluar trotoar (Lokasi depan Apotik Sputnik)

Sumber : Observasi lapangan

Gambar 4-23 : Kondisi pedagang kaki lima pada zona I tepatnya didepan Wisma Musik Purnomo yang menempatkan dagangannya pada trotoar sehingga mengganggu jalur pejalan kaki (Lokasi depan Wisma Musik Purnomo)

Sumber : Observasi lapangan



d. Halte

Pada sepanjang jalur jalan Pandanaran terutama pada kawasan penelitian tidak terdapat satupun halte. Masyarakat sekitar yang akan menggunakan jasa angkutan umum biasanya menyetop kendaraan umum didepan mulut jalan /gang tempat tinggalnya, dan turun pada tempat yang mereka kehendaki sehingga seringkali menimbulkan kemacetan arus lalu lintas.



Gambar 4-24 : Salah satu titik yang biasanya dipergunakan untuk menghentikan kendaraan umum, padahal lokasi ini terletak di tikungan dari arah Tugu Muda yang sebenarnya disini terdapat rambu dilarang berhenti (Lokasi depan Ruko Pandanaran)

Sumber : Koleksi Pribadi

4.5. Drainase Dan Utilitas

4.5.1. Drainase

Saluran air kotor dan air hujan dialirkan ke saluran sekunder yang terdapat pada disisi jalan Pandanaran dengan keadaan tertutup oleh trotoar dan terdapat beberapa bukaan kontrol, dan akan dibuang menuju ke saluran riol kota. Ditunjang dengan keadaan topografi yang kurang mendukung, maka daerah ini merupakan daerah rawan banjir.

4.5.2. Utilitas

Jaringan utilitas yang terdiri dari listrik, telepon dan air bersih sudah ada, walaupun kurang tertata dengan baik tetapi operasional bahkan untuk mensuplai kebutuhan listrik pada koridor ini pihak PLN menyatakan sudah tidak ada daya listrik tambahan dan warga yang ingin mengajukan tambah daya sudah tidak ada tetapi pihak PLN menyarankan untuk membeli trafo sendiri, bahkan pada beberapa warga menyediakan sendiri catu daya listrik dengan genset.

4.6. Aktifitas

Yang akan dibahas dalam tinjauan ini adalah aktifitas kegiatan manusia yang terjadi pada jalur jalan Pandanaran, dan dikaitkan dengan bangunan/lingkungannya.

4.6.1. Aktifitas Perkantoran

Perkantoran yang ada adalah kantor BUMN (Permata Bank pada zona 1, BNI pada zona 2) dan perkantoran swasta. Kegiatan kantor BUMN adalah 8 jam/hari, yaitu dari jam 8.00 s/d jam 16.00 dengan 5 hari kerja (setiap hari Sabtu libur). Untuk kantor swasta lebih bervariasi, antara jam 8.00 s/d 16.00 dengan rata - rata 5 hari kerja (tetapi ada juga yang 6 hari kerja).

4.6.2. Aktifitas Pendidikan

Aktifitas Pendidikan yang ada adalah pendidikan luar sekolah (kursus) dengan aktifitas sekitar jam 9.00 s/d jam 20.00, dengan hari Minggu/besar libur yaitu pada Wisma Musik Purnomo untuk zona 1 dan Kursus Menjahit pada zona 2.

4.6.3. Aktifitas Pertokoan

Aktifitas ini berlangsung selama 13 jam/hari (08.00 – 21.00) dan tidak mengenal hari Minggu atau hari besar. Justru pada hari Minggu atau hari libur biasanya tamu yang belanja akan lebih banyak.

4.6.4. Aktifitas Restoran dan Warung

Restoran yang cukup besar ada 1 buah yaitu restoran Padang yang buka 24 jam (terletak pada Ruko Pandanaran pada zona 1). Selebihnya adalah beberapa warung makan yang buka siang hari - sore, atau ada yang cuma buka di pagi hari

4.6.5. Aktifitas lain

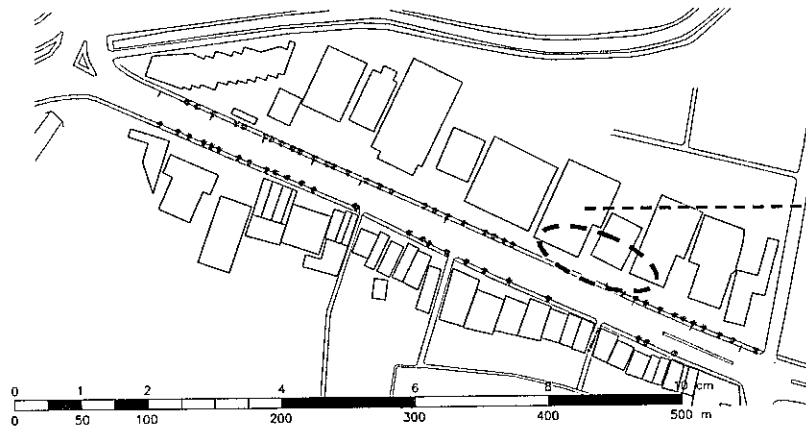
Aktifitas lainnya adalah aktifitas Pedagang Kaki Lima yang berlangsung berlangsung dari jam 8.00 s/d 21.00 dengan hari Minggu/besar tetap buka. Selain itu ada juga aktifitas Pedagang kaki Lima yang Buka sampai tengah malam (penjual majalah).

4.7. Kondisi Fisik Alam

Secara umum, jenis tanah yang ada pada wilayah ini terdiri dari *alluvial hidromorf*, *grumosol* kelabu tua dan assosiasi *aluvial* kelabu dan coklat kekelabuhan. Daya dukung tanah pada wilayah ini mempunyai sigma tanah antara 0,5 - 1 kg/cm², atau dapat dikategorikan daya dukungnya baik.

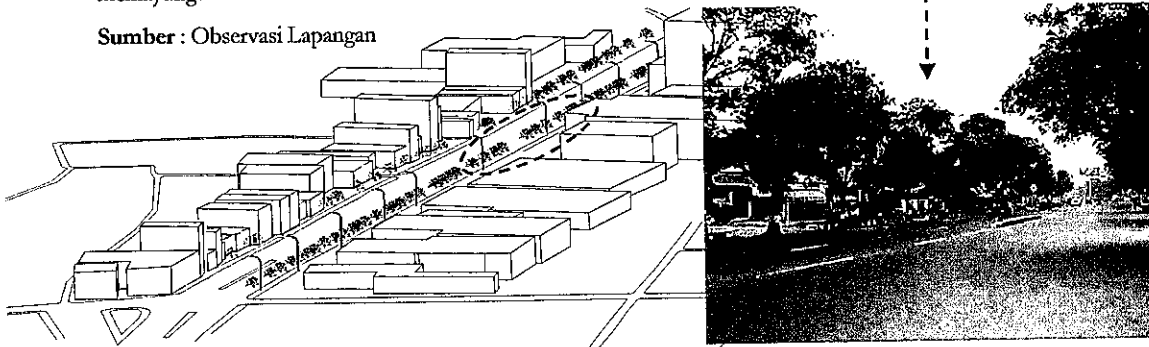
4.8. Tata Hijau

Pada jalur jalan Pandanaran terdapat penghijauan yang cukup baik dan terawat, yang berupa deretan pohon peneduh yang terdapat ditepi jalan antara perempatan Kyai Saleh - Pekunden sampai Tugu Muda. Selain itu juga terdapat tanaman - tanaman hias yang berada di rumah tinggal yang ditanam oleh pemiliknya.



Gambar 4-25 : Simulasi posisi pohon dan lampu penerangan, dari deretan pohon peneduh yang terdapat pada kawasan penelitian, terlihat cukup rapat untuk posisi pada zona 1 dan zona 2 pada ujung barat, tetapi dirasa kurang memayungi

Sumber : Observasi Lapangan



4.9. Tata Guna Lahan

Menurut R.D.T.R.K, lingkungan Koridor Jalan Pandanaran masuk dalam Bagian Wilayah Kota II, sub 3, blok 3.4. Penggunaan tanah yang dominan adalah untuk pemukiman, dengan kegiatan perdagangan dan jasa, pertokoan, dan perkantoran. Pengaturan bangunan dengan kepadatannya adalah sebagai berikut :

■ Koefisien Dasar Bangunan (K.D.B) :

- 60 % (tepi jalan Pandanaran)
- 40% (daerah pemukiman)

■ Koefisien Lantai Bangunan (K.L.B) :

- 2,4 (tepi jalan Pandanaran)
- 1,2 (daerah pemukiman)

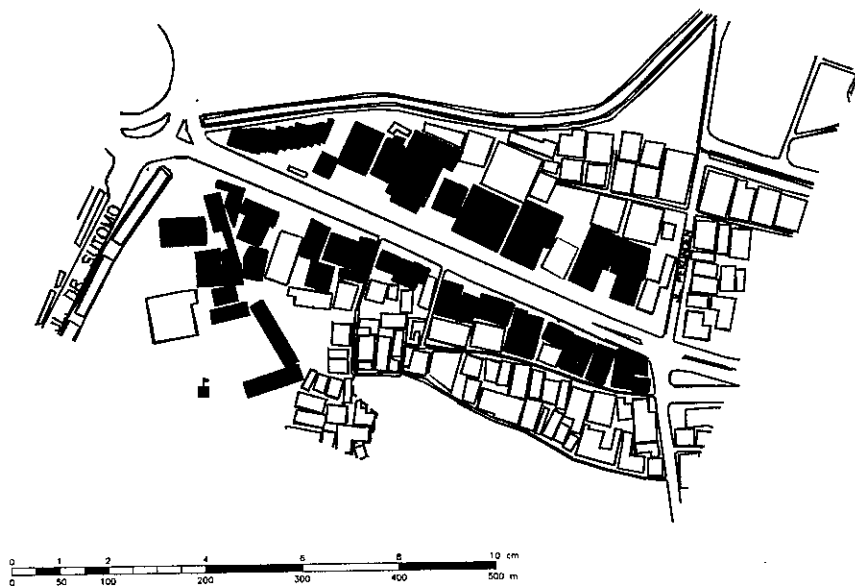
■ Tinggi Bangunan (T.B) :

- 4 lantai (tepi jalan Pandanaran)
- 1 - 3 lantai (daerah pemukiman)

■ Garis Sempadan bangunan

- 14 m (jalan Pandanaran)

Berdasarkan pengamatan dilapangan perubahan fungsi hunian pada kawasan penelitian cenderung menjadi bangunan perdagangan dan bangunan jasa disamping masih ada beberapa bangunan rumah tinggal. Sedangkan identifikasi tata guna lahan dan Fungsi bangunan yang terjadi pada kawasan penelitian adalah sebagai berikut :



Keterangan :

■ : bangunan perdagangan
■ : bangunan perkantoran
■ : bangunan rumah tinggal

■ : bangunan non komersial
■ : bangunan peribadatan

Gambar 4.26. Identifikasi tata guna bangunan dan fungsinya
Sumber. Observasi

ANALISA DAN PEMBAHASAN

5.1. Analisis Kawasan Studi Terhadap Perkembangan Kota Semarang

5.1.1. Kecenderungan Perubahan Fungsi dan Karakter Ruang Kawasan Terhadap Perkembangan Kota Semarang

Perubahan bertahap secara evolusioner pada penggal koridor Pandanaran dari kawasan permukiman menjadi kawasan perdagangan dan perkantoran, tidak terlepas dari perkembangan / morfologi kota Semarang yang secara umum dapat dibagi menjadi beberapa periode, yaitu periode kolonial (masa pemerintahan Belanda), periode pra kemerdekaan (1930-1945) dan periode pasca kemerdekaan (1945 – sekarang).

Pada perkembangan kawasan Semarang khususnya, pada waktu berikutnya kecenderungannya terlihat mengarah pada kawasan Simpang Lima sebagai CBD dengan poros Jl. Pandanaran sebagai koridor utama kawasan, menghadirkan hirarki kawasan perkantoran dan perdagangan modern. Koridor Pandanaran memiliki berbagai fungsi pada tata guna lahannya, dengan fungsi perdagangan dan jasa sebagai fungsi utama kawasan, dimana kondisi sekarang ini tingkat intensitas lahan yang semakin tinggi, tetapi tidak dibarengi dengan penataan yang terpadu, mengakibatkan koridor Pandanaran terkesan semrawut untuk bagian tertentu dari kawasan penelitian ini, padahal di sisi lain kawasan ini memiliki nilai ekonomis tinggi dan memiliki akses dari perdagangan kawasan lain.

Dalam menganalisis fungsi dan karakter ruangnya terdapat beberapa aspek yang terkait di dalamnya, yaitu jenis aktivitas kawasan, meliputi : permukiman,

perdagangan, ruang terbuka, sarana dan prasarana serta lingkup area yang dilayani, merupakan suatu kesatuan pembentuk karakter yang tidak dapat dipisahkan.

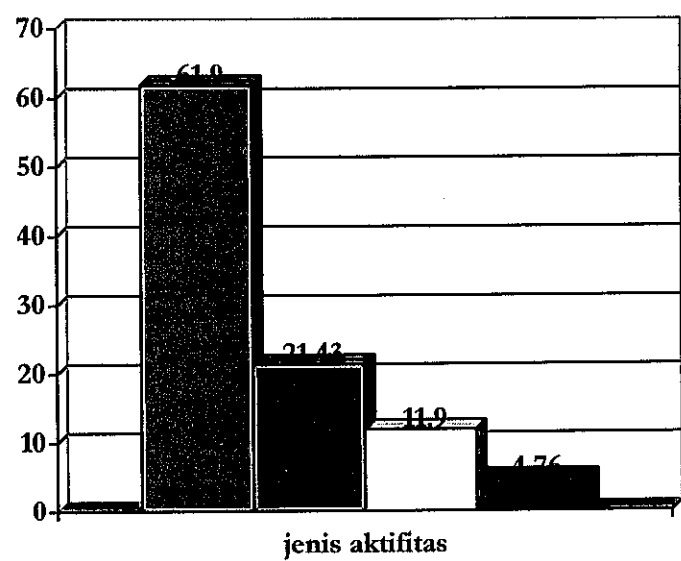
Pelayanan kawasan ini merupakan pelayanan pusat perdagangan dan jasa yang melingkupi skala lokal (kotamadia Semarang) dan regional (Jawa Tengah). Dari skala pelayanannya yang sangat luas ini maka dalam jangka waktu ke depan perkembangan kawasan ini diarahkan dalam bentuk sebuah penataan terpadu.

Pergantian fungsi lahan seperti rumah menjadi toko atau supermarket, seperti yang terjadi pada kawasan penelitian, dari teori tersebut diatas dapat dikategorikan sebagai dominasi kegiatan perdagangan terhadap daerah perumahan karena dari beberapa aktifitas yang terjadi kegiatan perdagangan terlihat mendominasi kawasan penelitian yaitu sebesar 61,9 %, perkantoran sebesar 21,43 %, hunian sebesar 11,9 % dan bidang jasa kesehatan sebesar 4,76 %.

5.1.2. Analisis Ruang Aktivitas

Penggunaan ruang pada lahan untuk melakukan jenis aktivitas tertentu dalam jangka waktu relatif lama dan permanen membentuk karakteristik guna lahan tertentu. Dalam kenyataannya masing-masing aktivitas membutuhkan dimensi ruang yang berbeda.

Dari hasil Pengamatan, sebagai koridor pada kawasan pusat kota, aktivitas yang berkembang pada kawasan studi cukup beragam. Pada luasan yang relatif sempit, terdapat guna lahan pemukiman, perdagangan modern (pertokoan), perdagangan tradisional (PKL), perkantoraan dan pelayanan jasa. Secara ringkas, prosentase penggunaan lahan eksisting kawasan studi dapat dilihat pada tabel 5.1. berikut :



☒ Perdagangan
 ☒ Perkantoran
 ☐ Rumah tinggal
 ☒ Jasa

Tabel 5.1. Prosentase fungsi aktivitas
Sumber observasi

Tabel 5-2

KARAKTERISTIK PENGGUNA KORIDOR PANDANARAN SEMARANG 2003

Pengguna	K a r a k t e r i s t i k
Pemukim	Kehidupan sosial kemasyarakatan kurang terpelihara dengan baik Masyarakat cenderung menetap, berkaitan dengan mata pencaharian di lokasi setempat Jumlah pemukiman disepanjang koridor cenderung menurun seiring dengan perubahan fungsi lahan menjadi perdagangan atau perkantoran
Pedagang Pertokoan	Jumlah penduduk pendatang sebagai pegawai / karyawan mencapai 90% dan sisanya penduduk yang tinggal disekitar lokasi penelitian Jumlah pertokoan / perkantoran cenderung tetap, namun ada indikasi bahwa dari hasil observasi sebesar 11,9 % hunian mempunyai kecenderungan untuk berubah menjadi area komersial, disamping itu keberadaan PKL mempunyai kecenderungan untuk terus meningkat pesat.
Pengunjung	Jumlah dari luar Semarang mencapai 85% pada hari – hari tertentu Waktu kunjungan yang paling disukai pagi (10.00-14.00) dan sore (17.00-20.30) Tujuan utama sebagian besar pengunjung adalah mencari oleh oleh Alasan sebagian lainnya adalah untuk jalan-jalan/ rekreasi. Masalah yang dirasakan pengunjung antara lain kemacetan lalu lintas, suhu lingkungan yang panas dan tidak nyaman, ketiadaan tempat beristirahat
<p style="text-align: center;">KESIMPULAN</p> <p>Koridor Pandanaran pada area penelitian merupakan kawasan pusat jajan dan oleh - oleh, sebagai pusat perdagangan oleh - oleh dengan skala layanan yang luas. Namun di sisi lain masih menghadapi masalah kemacetan lalu lintas, Keberadaan kawasan penting terutama bagi masyarakat pendatang yang mencari oleh – oleh khas Semarang (bandeng presto, Loempia, wingko babat) dan sebagai tempat bertumpu/mendapatkan penghasilan bagi PKL. Upaya pengembangan kawasan harus mampu mengakomodasi aspek-aspek sosial budaya dan ekonomi masyarakat pengguna koridor Pandanaran.</p>	

Sumber : Observasi, 2003

Tabel 5-3

KARAKTERISTIK & FUNGSI BANGUNAN PADA WILAYAH STUDI

No.	Bangunan	fungsi	Ragam Arsitektur	Ketinggian lantai	Orientasi/akses bangunan	Kondisi Lapangan	Analisa
1.	Ruko Pandanaran	Perdagangan modern, perkantoran dan jasa asuransi	Modern	3	Jl. Pandanaran	Terdiri dari 9 blok bangunan, keberadaannya kurang menunjukkan tetenger, <i>main gate</i> menuju koridor Pandanaran, ruang terbuka privat yang terbentuk oleh setback bangunan dipergunakan untuk parkir	Memanfaatkan potensi bentuk tapak tetapi kurang mengindahkan keberadaan tapak pada skala kawasan. Penggunaan 2 blok yang digunakan sebagai kantor IM 3 cukup mempengaruhi visual dengan menonjolkan <i>corporate identity</i> kearah <i>hightech</i>
2.	Panin Bank	Rental Office	Modern	10 + 1 Lantai top floor untuk utilitas	Jl. Pandanaran	Keberadaan Panin Bank sebagai <i>Rental Office Building</i> kurang dikenal masyarakat, tetapi kondisi bangunan cukup memberikan tetenger pada kawasan penelitian	Sebagai bangunan dengan ketinggian 10 lantai menjadikan bangunan ini sebagai <i>eye catcher</i> kawasan dari arah barat (Jl. Soegiapranata)
3.	Bank Permata	Bank	Modern	3	Jl. Pandanaran	Jarak <i>setback</i> bangunan sebagai ruang terbuka privat dimanfaatkan sebagai tempat parkir	Secara visual menjadi lebih menyatu didalam koridor kawasan penelitian dibandingkan dengan sewaktu masih menjadi Bank Bali yang cenderung menonjolkan <i>corporate identity</i>
4.	Intraco	Showroom meuble	Modern	3	Jl. Pandanaran	Terdiri dari 3 lantai dan 1 bangunan pendukung (satpam). Ruang terbuka privat yang terbentuk karena <i>setback</i> bangunan dimanfaatkan untuk lahan parkir	Penggunaan material aluminium komposit panel pada bangunan membawa kesan visual kearah <i>modern hightech</i>
5.	Ex. BUN asset BPPN	kosong	Modern	3	Jl. Pandanaran	Sebagai bangunan yang tidak dihuni / kondisinya terlihat kurang terawat	Secara visual dapat menyatu dengan visual kawasan pada zone 1

6.	Gudang Garam	Kantor/Gudang	Tropis modern	1	Jl. Pandanaran	Ruang terbuka privat yang terbentuk oleh <i>setback</i> bangunan dimanfaatkan untuk parkir dan <i>loading</i> barang mengingat fungsi bangunan sebagai kantor dan gudang	Kondisi visual bangunan tertutup oleh deretan pepohonan
7.	Praktek dokter bersama RSIA Mardi Waluyo	Jasa kesehatan	Modern	1-2	Jl. Pandanaran	Terdapat massa tambahan yang menonjol yang dipergunakan sebagai counter handphone	Bentuk bangunan masih mengisyaratkan bahwa sebelumnya bangunan ini dipergunakan untuk hunian
8.	Rumah Tinggal	Hunian	Jengki	1	Jl. Pandanaran	Kondisi fisik kurang terawat, open space yang terbentuk oleh setback bangunan dipergunakan untuk lansekap yang kondisinya kurang terawat dengan baik	Visual bangunan tertutup oleh pagar yang cukup tinggi
9.	Suara Merdeka	Perkantoran modern	Modern	3	Jl. Pandanaran	Sebagai bangunan yang berfungsi sebagai kantor sirkulasi dan iklan sebuah surat kabar setback bangunan yang terbentuk dipergunakan untuk lahan parkir, disamping memiliki lahan parkir dibelakang dan samping bangunan	Fasade bgn terlihat tidak biasa lagi, dan tertutup oleh board yang berfungsi untuk koran umum
10.	Purnomo	Perdagangan Music dan Kursus	Modern-	3	Jl. Pandanaran	Walaupun fungsi utama bangunan sebagai tempat perdagangan alat music dan kursus tetapi pada ujung sebelah timur disewakan untuk perdagangan jajanan dan oleh – oleh (Bonafide)	Secara visual facade bangunan tidak terlalu mendominasi pada skala kawasan penelitian
11.	Bu djoko Savitri	Hunian / Rias Pengantin	Kolonial	1	Jl. Pandanaran	Fungsi sebagai hunian dan terdapat usaha rias yang menempati sisi timur dan berada dalam bangunan induk, ruang terbuka yang terbentuk oleh <i>setback</i> bangunan untuk lansekap	Visual bangunan tertutup oleh vegetasi yang terdapat dalam lansekap bangunan

12.	Presto	Pedagang Jajan & Oleh - oleh	Modern	2	Perempatan	Bangunan dengan ketinggian 2 lantai dan terletak pada kapling sudut ini memaksimalkan seluruh lahan yang dimiliki untuk bangunan, <i>setback</i> bangunan pada lantai 1 $\pm 0,75$ m sehingga tidak memiliki lahan parkir	Dari arah timur bangunan ini terlihat menjorok.
13.	Raja Lampu	Perdagangan Lampu	Modern	3	Jl. Pandanaran	Secara aktifitas bangunan ini menempati lahan yang kurang tepat dikarenakan pada kawasan ini <i>core</i> kegiatan adalah sebagai pusat jajan dan oleh - oleh kkas Semarang, <i>setback</i> bangunan dengan jarak $\pm 3,5$ m dan diterapkan hanya pada lantai 1 dan dimanfaatkan sebagai <i>carport</i> bagi pengelola toko	Secara visual <i>setback</i> bangunan yang terbentuk tidak terlihat karena hanya diberlakukan pada lantai 1, untuk lantai 2 dan lantai 3 bangunan ini tetap menjorok sampai batas lahan yang dikuasai
14.	Arowana	Perdagangan Jajan dan Oleh - oleh	Modern	3	Jl. Pandanaran	Pada awalnya bangunan ini hanya mempunyai ketinggian 2 lantai tetapi dalam perkembangannya ditambah menjadi 1 lantai lagi tetapi berkesan asal - asalan, bangunan ini memaksimalkan lahan yang dimiliki untuk bangunan	Kondisi visual bangunan tertutup oleh <i>sign board</i> yang penataannya asal - asalan dan berkesan perang reklame
15.	Ayam Press, Bandeng Baccm, Bandeng Prima	Perdagangan jajan dan Oleh - oleh	Modern	2	Jl. Pandanaran	Berada pada satu massa bangunan yang disekat menjadi 3 ruang dengan aktifitas yang sama tetapi pemilik yang berbeda, <i>setback</i> bangunan 0 m dan diperkirakan melakukan pelanggaran pada tritisan yang menjorok terlalu kedepan	Kondisi visual kurang terawat (fasade bangunan bagian atas belum difinishing / di cat)
16.	Ex. Dyriana	Kosong	Modern	2	Jl. Pandanaran	Dikarenakan kosong kondisinya mulai kurang terawat dan terlihat kotor	Apabila mengacu dari keterangan pemilik bangunan Ayam Press, ada dugaan bangunan ini terlalu menjorok kedepan $\pm 0,60$ m

17.	Ex. Prima	Perdagangan jajan dan oleh oleh (Kosong)	Modern	1	Jl. Pandanaran	Bangunan Ex. Hunian yang digunakan untuk usaha, pada saat ini dibiarkan kosong / gudang, <i>setback</i> bangunan $\pm 1,5$ m tanpa batas penguasaan lahan sehingga ditempati oleh PKL	Secara visual terlihat 2 lantai dengan peninggian ataupun penambahan listplank dari metal deck
18.	Juwana	Perdagangan jajan dan oleh oleh	Modern	1	Jl. Pandanaran	Pada saat ini merupakan primadona tujuan lokasi pembelian oleh – oleh sehingga pada saat – saat tertentu terlihat berjubel dan antrian yang begitu panjang, <i>setback</i> bangunan $\pm 1,5$ m dan dimanfaatkan oleh PKL untuk menggelar dagangannya	Walaupun merupakan tujuan pembelian oleh – oleh secara fisik maupun visual terlihat biasa – biasa saja tidak ada penonjolan khusus yang spesifik dari sisi arsitekturnya
19.	Sputnik	Apotik		1	Jl. Pandanaran	Bangunan dengan bentuk yang spesifik dengan <i>setback</i> sebesar 2,5 m dibiarkan terbuka tanpa batas penguasaan lahan (pagar) sehingga dimanfaatkan oleh PKL	Dengan bentuk yang khas dan spesifik, keberadaannya mulai tenggelam oleh bangunan sekitar yang secara fisik lebih tinggi dan terlihat lebih maju dari bangunan ini yang cuma 1 lantai dan dengan <i>setback</i> 2,5 m
20.	Bonafide	Perdagangan jajan dan oleh oleh	Modern	2	Jl. Pandanaran	<i>Setback</i> bangunan sebesar 3,5 m yang ditutup oleh tirtisan beton selebar 3,5 m juga	Berusaha memanfaatkan tirtisan yang menjorok sebagai <i>eye catcher</i> bangunan
21.	Istana Bandeng	Perdagangan jajan dan Oleh - oleh	Modern	2	Jl. Pandanaran	<i>Setback</i> bangunan 4 m dan hanya pada lantai 1, untuk lantai 2 menjorok 1 m lahan yang terbentuk oleh <i>setback</i> ditutup atap dan dipergunakan untuk tempat jualan.	Tidak ada yang menonjol pada fasade bangunan
22.	Dyriana baru	Cafe & snack	Modern	2	Jl. Pandanaran	<i>Setback</i> bangunan sebesar 5 m dan hanya pada lantai 1, untuk lantai 2 menjorok sampai batas penguasaan lahan	Berusaha menonjolkan <i>corporate identity</i> melalui warna bangunan, tetapi tetap masih konteks dengan lingkungan sekitar.

23.	Optik Bhineka & Toko Starwbery	Optik dan perdagangan oleh - oleh	Modern	1	Jl. Pandanaran	Berada satu blok massa bangunan yang disekat menjadi 2 dengan aktivitas yang berbeda, ada indikasi kuat bahwa bangunan ini nantinya lebih dari 1 lantai, <i>setback</i> bangunan sebesar 3 m dibiarkan terbuka	Fisik bangunan terlihat masif, mungkin disebabkan karena bangunan diindikasikan belum selesai atau masih ada tahap selanjutnya
24.	Pands Collection lama	Busana muslim	Modern	1	Jl. Pandanaran	Setback bangunan sebesar 1 m, dengan bentuk menutup bentuk atap dengan peninggian lisplank	Pada saat ini bangunan ini terlihat menjorok ke depan terutama dari arah barat maupun timur dikarenakan bangunan sekitar melakukan <i>setback</i> yang lebih ke dalam.
25.	Pands Collection baru	Busana muslim	Modern	2	Jl. Pandanaran	Bangunan yang belum 100 % jadi ini mempunyai setback 5 m yang dipergunakan untuk parkir, direncanakan akan menyatu dengan bangunan lama, didepan lahan ini trotar terputus dikarenakan ruang terbuka privat yang terbentuk oleh setback bangunan dimanfaatkan untuk sirkulasi / parkir pengunjung tanpa pagar permanen	Secara visual berusaha menambah ragam arsitektur yang terdapat pada kawasan penelitian
26.	Danty	Roti kue dan Steak	Modern	2	Jl. Pandanaran	Dari sederetan bangunan yang terdapat pada zona 1 bangunan ini yang bersetback paling besar yaitu 8 m dan dibiarkan terbuka untuk sirkulasi atau parkir sehingga pada depan lahan inipun trotoar terputus	Fisik bangunan lebih nyaman dipandang dari jalan dengan moda kendaraan bermotor dikarenakan jarak pandang yang cukup
27.	Ex astra Daihatsu	Ganti oli / kosong	Modern	1	Jl. Pandanaran	<i>Setback</i> bangunan ± 4 m dengan pagar pembatas lahan	Terlihat kotor yang mungkin disebabkan karena dulu fungsinya sebagai bengkel / ganti oli, mengkamufase bentuk bangunan dengan menutup bentuk atap yang

							kemudian diberi ornamen jendela kaca sehingga secara visual kelihatan seperti 2 lantai	
28.	Rumah tinggal Ibu Hj. Zaini	Hunian	Kolonial	1	Jl. Pandanaran	Walaupun fungsi utama bangunan ini adalah sebagai rumah tinggal kegiatan perdaganganpun mulai menginvasi dengan menjual bubur ayam dan memanfaatkan garasi, setback bangunan sebesar 5 m dengan batas penguasaan lahan (pagar)	Bentuk dan ciri khas arsitektur kearah kolonial	
29.	Ex. Toko kelontong	Kosong	Modern	1	Jl. Pandanaran	Seperti halnya bangunan yang dibiarkan kosong, keberadaan bangunan dengan <i>setback</i> 0 m mulai terlihat tidak terawat.	Kondisinya mulai tidak terawat dan menimbulkan suasana kumuh.	
30.	Haryono Travel	Jasa Travel and Ticketing	Modern	2	Jl. Pandanaran	Bangunan dengan fungsi dan aktifitas sebagai jasa ticketing dan travel dengan setback 0 m	Secara visual terlihat biasa saja	
31	Drg. Efendi Sudiono	Jasa kesehatan	Jengki	1	Jl. Pandanaran	Bangunan rumah tinggal untuk buka praktek jasa kesehatan gigi ini mempunyai setback bangunan sebesar 2,5 m dengan batas penguasaan lahan berupa pagar	Keberadaannya tenggelam oleh ketinggian bangunan sekitar	
32	Ray White	Broker Properti	Modern	3	Jl. Pandanaran	Bangunan dengan fungsi dan aktivitas sebagai broker properti ini mempunyai setback 1 m yang dibiarkan terbuka dan tanpa batas penguasaan lahan	Secara visual terlihat biasa saja	
33	Optik Pandanaran	Optik (kacamata)	Modern	3	Jl. Pandanaran	Bangunan ini berfungsi sebagai optik mempunyai <i>setback</i> bangunan 1,5 m tanpa batas penguasaan lahan dan dimanfaatkan untuk parkir sehingga tidak terlalu menjorok ke jalan	Secara visual terlihat biasa saja	

34	Warung Makan	Warung makan	Modern	2	Jl. Pandanaran	Warung makan dengan lebar bangunan 3 m dan setback bangunan 1 m yang dibiarkan terbuka tanpa batas penguasaan lahan	Secara visual kurang proporsional antara lebar dan tinggi bangunan dan nampak kurang terawat
35	Toko Obat	Toko Obat	Modern	2	Jl. Pandanaran	Dengan fungsi sebagai toko obat bangunan ini mempunyai setback 1m yang dibiarkan terbuka tanpa batas penguasaan lahan	Secara visual terlihat biasa saja
36	Oy lan	Afdruk foto	Modern	2	Jl. Pandanaran	Bangunan rumah tinggal yang dipergunakan untuk usaha cuci cetak dan penjualan film dengan setback bangunan 1 m	Secara visual bentuk asli bangunan (atap) sudah tertutup oleh metal deck yang digunakan untuk menutupi bentuk atap sehingga berkesan sebagai tempat usaha
37	Presto baru dan kursus aritmetika	Perdagangan jasa dan oleh - oleh	Modern	1	Jl. Pandanaran	2 keiatan berbeda yang berada pada satu massa bangunan, dengan setback bangunan 4 m yang dipergunakan untuk parkir dengan batas penguasaan lahan berupa pagar lipat	Secara visual terlihat lebar dibandingkan dengan lebar bangunan sekitar
38	Christy	Perdagangan alat - alat kedokteran	Modern	1	Jl. Pandanaran	Denagn lebar bangunan yang kecil / sempit dan ketinggian hanya 1 lantai bangunan ini terasa tenggelam dan tidak menampilkan bentuk yang khas	Keberadaannya tenggelam oleh bangunan sekitar
39	BNI 1946	Jasa perbankan	Modern	2	Jl. Pandanaran	Bangunan yang bergerak dibidang jasa perbankan dengan ketinggian 2 lantai, tetapi menutup lantai 2 dengan dinding yang berfungsi sebagai sign untuk mempertegas <i>corporate identity</i>	Secara visual terlihat biasa saja
40	Kursus menjahit	Jasa pendidikan	Modern	1	Jl. Pandanaran	Ketinggian bangunan 1 lantai dan <i>setback</i> bangunan 1m dan dibiarkan terbuka tanpa batas penguasaan lahan (pagar)	Secara visual terlihat masif dan bangunan ini tenggelam diantara bangunan sekitarnya,

41	Titania	Perdagangan bunga plastik	Modern	4	Jl. Pandanaran	Ketinggian bangunan 4 lantai dan dipergunakan untuk penjualan bunga plastik, mempunyai <i>setback</i> bangunan 1 m dan dibiarkan terbuka tanpa batas penguasaan lahan (pagar)	Secara visual terlihat biasa saja
42	Rumah tinggal	hunian	Modern	2	Jl. Pandanaran	Bentuk bangunan dengan ornamen khas bali mempunyai setback 3 m	Secara fisik bentuk massa bangunan tertutup oleh tingginya pagar yang masif sebagai batas penguasaan lahan
43	Yayasan Kauskupan Agung	Kantor yayasan	Modern	2	Jl. Pandanaran	Kondisi bangunan yang mempunyai akses massa bangunan dari samping timur bangunan mempunyai setback bangunan 3 m dan suasana rindang oleh pepohonan didalam ataupun diluar lahan	Secara visual tertutup oleh deretan pepohonan
44	Yayasan Soegijapranata	Kantor yayasan	Modern	1	Jl. Pandanaran	Bangunan dengan setback 2 m, terkesan kumuh karena lahan yang terbentuk dipergunakan untuk berbagai macam usaha (wartel, tambal ban warung rokok)	Secara visual tertutup oleh deretan pepohonan
45	Gereja Katedral	ibadah		1-2	Tugu Muda / Jl.dr Sutomo	Merupakan bangunan yang dilindungi, dengan orientasi bangunan utama (gereja) kearah tugumuda dan akses bangunan dari jl. Dr. sutomo	Secara visual tertutup oleh rimbunnya pepohonan besar baik yang berada dalam site maupun yang berada diluar site

Sumber : observasi 2003

5.1.3. Analisis Struktur Kawasan

a. Konfigurasi Ruang



Gambar 5.1. Konfigurasi ruang kawasan menampilkan hubungan solid-void yang beragam. Dari gambar dapat diketahui intensitas / kepadatan bangunan (solid) yang ada sangat tinggi, nyaris tidak lagi menyisakan ruang terbuka (void) yang berarti, baik sebagai orientasi atau arah hadap bangunan maupun untuk menampung aktivitas pendukung lainnya yang berfungsi sebagai *public space* (terutama pada zone 2)

Sumber Analisa Penulis

Hubungan tekstural antara bangunan dan ruang terbuka dianalisa menggunakan *figure ground theory* untuk mengidentifikasi tekstur dan pola tata ruang perkotaan (*urban fabric*) yang terdapat pada lokasi penelitian. Dari gambar solid-void kawasan di atas, dapat disimpulkan karakteristik *urban solids* yang ditemui pada kawasan studi, yaitu :

- Pola tata ruang antara massa bangunan dengan ruang terbuka mempunyai tatanan dengan typologi ruang dinamis atau linear jalan merupakan elemen dan institusi perkotaan (Kostof, Spiro dalam Zahnd, 1999)
- Tidak ditemukan *urban solids* pada kawasan studi yang dapat dijadikan *landmark* yang berdiri bebas sehingga menarik perhatian publik secara khusus. Bentuk-bentuk *urban solids* pada kawasan studi yang sesungguhnya berpotensi tampil sebagai *vocal point* yang bersifat mengalahkan satu sama lain. Sehingga kesan

yang timbul dalam kawasan adalah kesetaraan tampilan bangunan satu dengan yang lain.

- Tidak ditemui *edge-defining building* (jajaran linier solids) yang memiliki bentuk-bentuk khusus. Hal ini akibat dari bangunan yang beragam pada ruas jalan yang sama.

Karakteristik *urban void* yang dapat didapatkan pada kawasan studi :

- Skala ruang linear tersebut secara spatial menunjukkan adanya kelapangan hanya pada jalur jalan kendaraan.
- Pada kompleks Zone 1 membentuk *entry foyer space (internal void)* yang terbentuk dari konfigurasi *setback* bangunan yang menyelubungi ruang terbuka yang ada

Kesimpulannya pada kawasan ini terutama pada zone 2 tidak terdapat keseimbangan antara *public space* dengan *private space*. Karena pada dasarnya internal void hanya pada ruang-ruang tertentu dan hanya dapat dinikmati oleh pengguna tertentu (terutama pada zone 1)

b. *Linkage* Kawasan

Linkage kawasan studi yang terbentuk dari jaringan sirkulasi koridor tidak dapat dipisahkan dari *linkage* kawasan lain di sekitarnya yang saling terkait kepentingannya.

Dalam skala makro, *linkage* koridor Pandanaran terkait langsung dengan kawasan Simpang Lima dan Tugu Muda, sebagai kawasan-kawasan pelingkup keberadaan koridor Pandanaran.

Dalam skala mikro, terdapat *linkage* internal, yaitu jaringan sirkulasi antar fungsi dalam kawasan. Dalam kawasan studi yang termasuk dalam jaringan sirkulasi internal meliputi : Jl. Randusari Pos, Jl. Randusari Spaen I, Jl. Randusari Spaen II.

c. *Place* (Wadah Aktivitas)

Place disini digunakan untuk menganalisa, sejauh mana keberhasilan fungsi-fungsi dalam koridor Pandanaran yang terwadahi pada setiap lokasi aktivitasnya

Pada kawasan perdagangan, aktivitas yang terwadahi secara permanen, adalah aktivitas dalam pertokoan atau perkantoran disamping hunian. Sedangkan aktivitas perdagangan yang tidak terwadahi secara permanen adalah pedagang kaki lima yang hampir ditemui di setiap ruas jalan kawasan koridor pandanaran.

5.1.4. Analisis Visual Kawasan

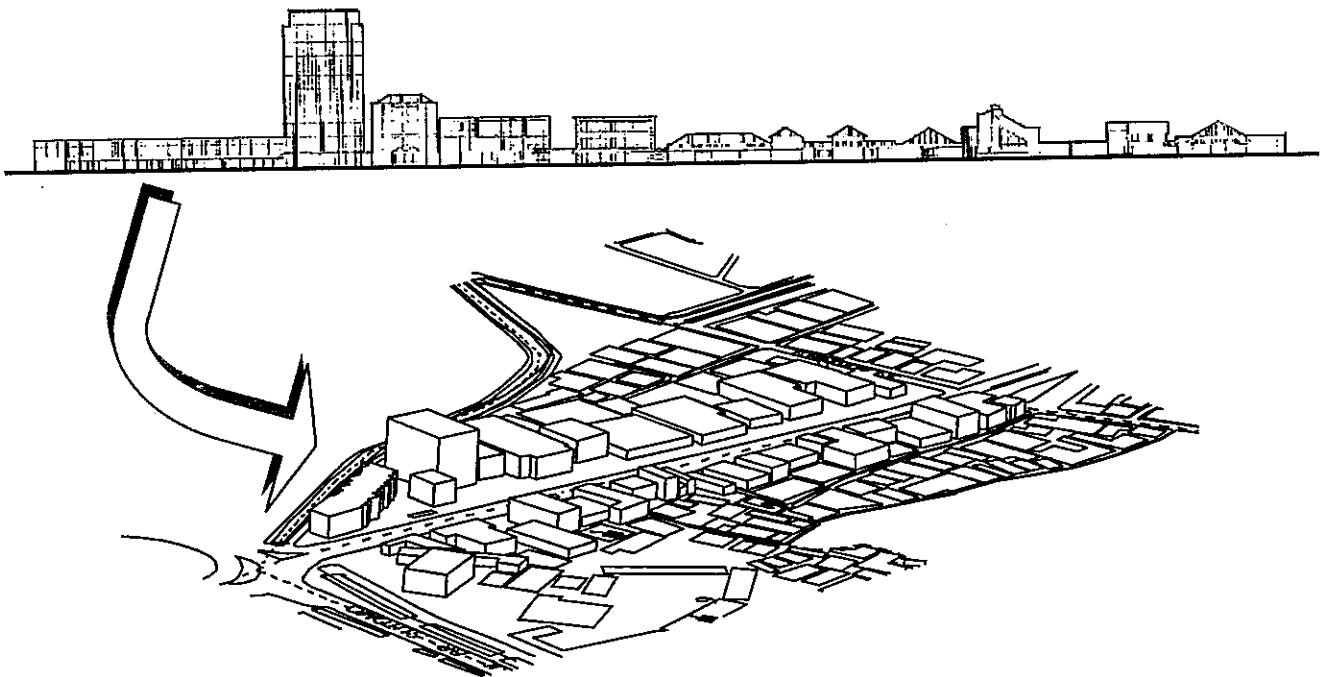
Visual kawasan dapat diperoleh melalui pengalaman yang dialami pengunjung pada jaringan sirkulasi (jalan dan jalur pedestrian) kawasan dalam rangka melakukan aktivitasnya. Hal-hal yang berkaitan dengan visual kawasan terbentuk dari komposisi deretan bangunan yang melingkupi koridor dengan *facadenya* yang akan memberikan kualitas estetika visual.

Konfigurasi bangunan di lokasi penelitian bermacam – macam keadaannya, ada yang berdiri sendiri dengan pagar pembatas yang jelas dengan perbedaan tinggi yang menyolok (terlihat pada zone 1), unit – unit bangunan dalam satu kesatuan (*row building*) yang dapat kita temui pada Ruko Pandanaran dengan *mix used function*.

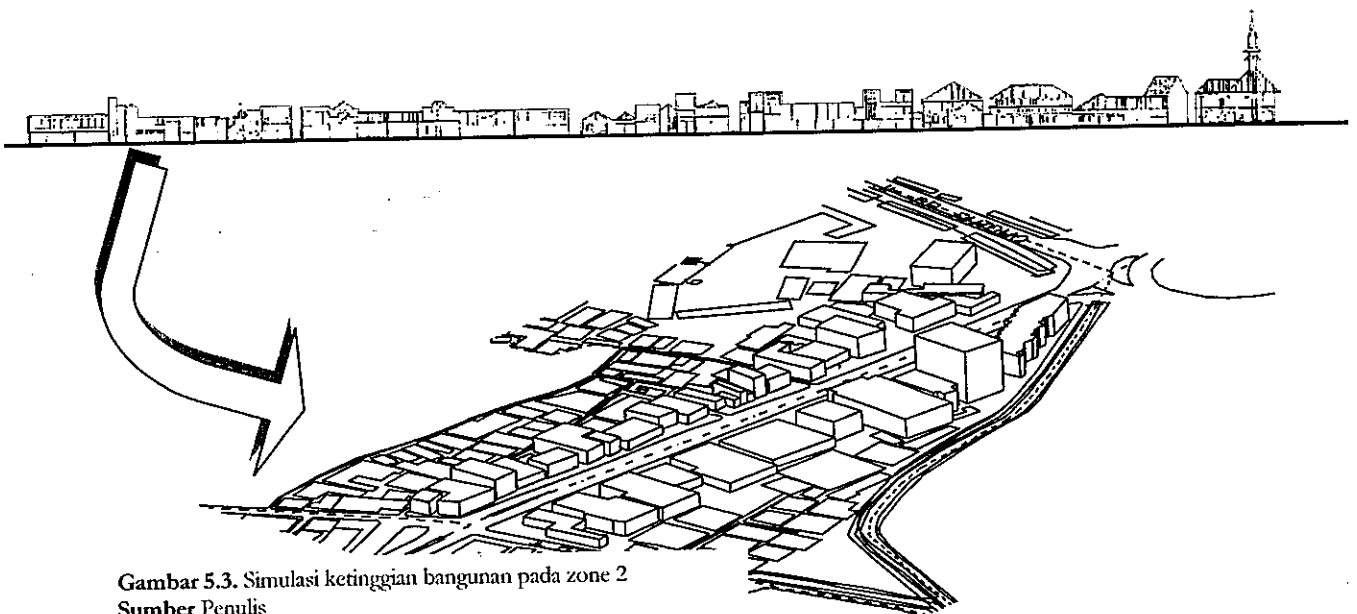
Citra kawasan juga terbentuk dari Interaksi bangunan-bangunan yang terdapat dalam kawasan dengan lingkungan sekitar. Hal-hal yang berpotensi membentuk citra kawasan secara visual antara lain :

a. Ketinggian Bangunan

Bangunan yang terdapat di kawasan penelitian mempunyai ketinggian yang cukup bervariasi antara 2 – 3 lantai yang cukup mendominasi, sebagian berlantai satu dan yang lainnya ada yang sampai 10 lantai (Panin Bank).



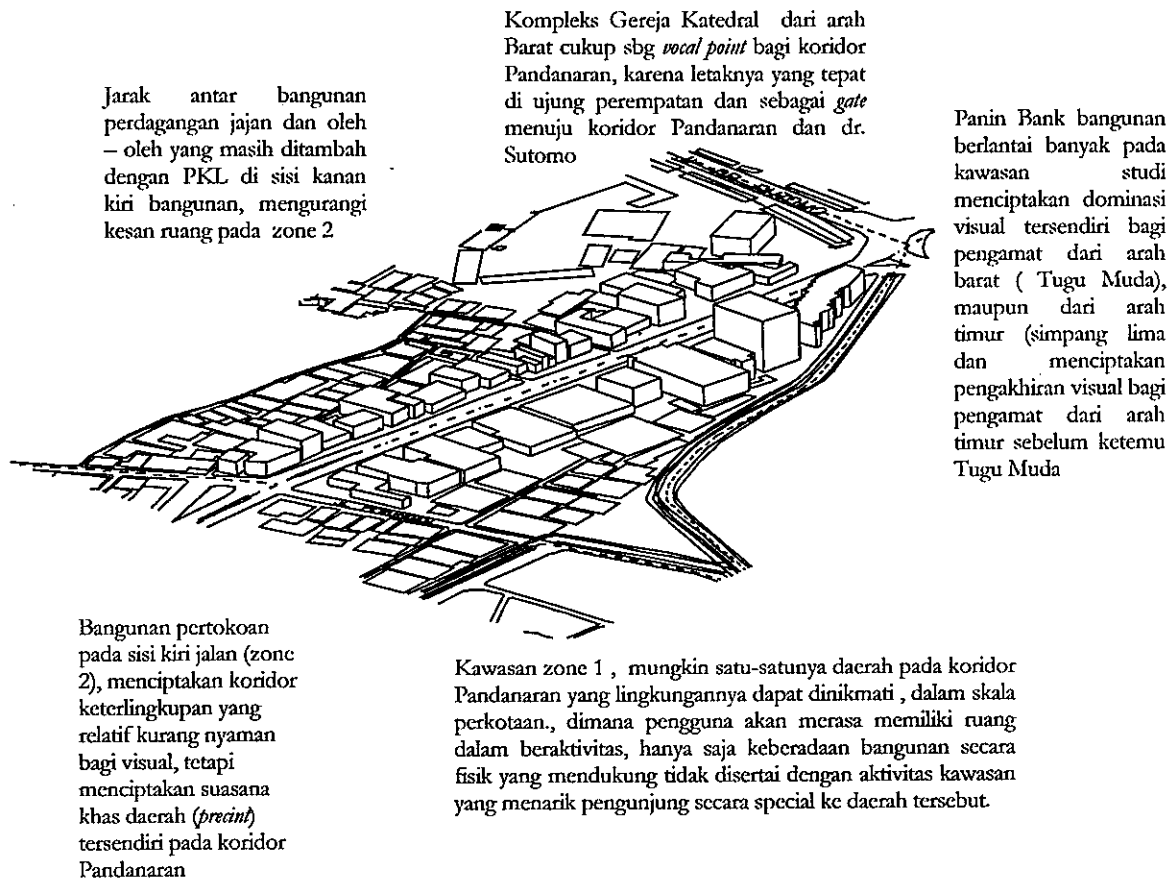
Gambar 5.2. Simulasi ketinggian Bangunan pada zone 1
Sumber Penulis



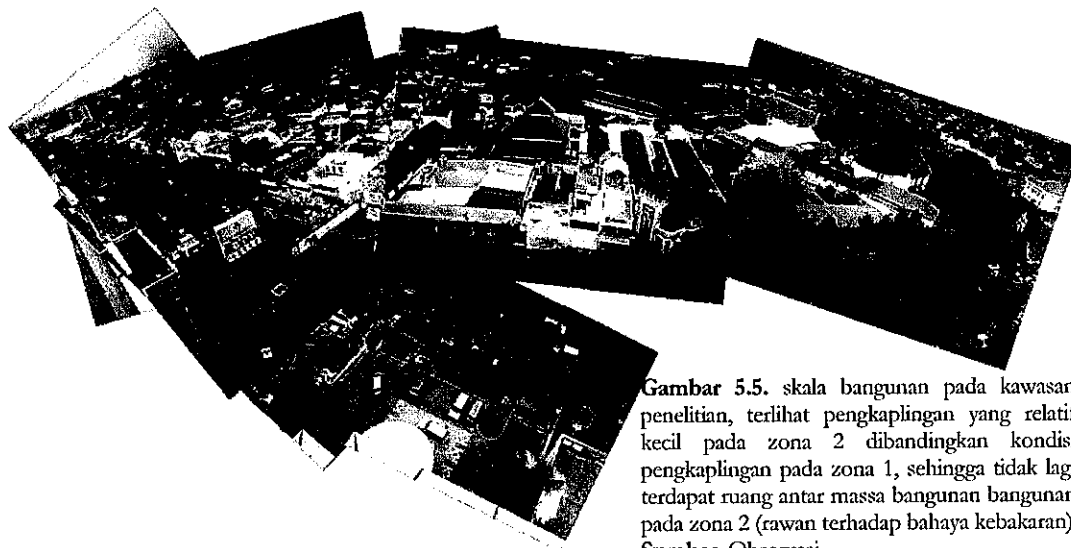
Gambar 5.3. Simulasi ketinggian bangunan pada zone 2
Sumber Penulis

b. Skala

Skala terkait erat dengan pandangan dan sudut pandang manusia, sirkulasi, bangunan-bangunan yang melingkupi di sekitarnya.



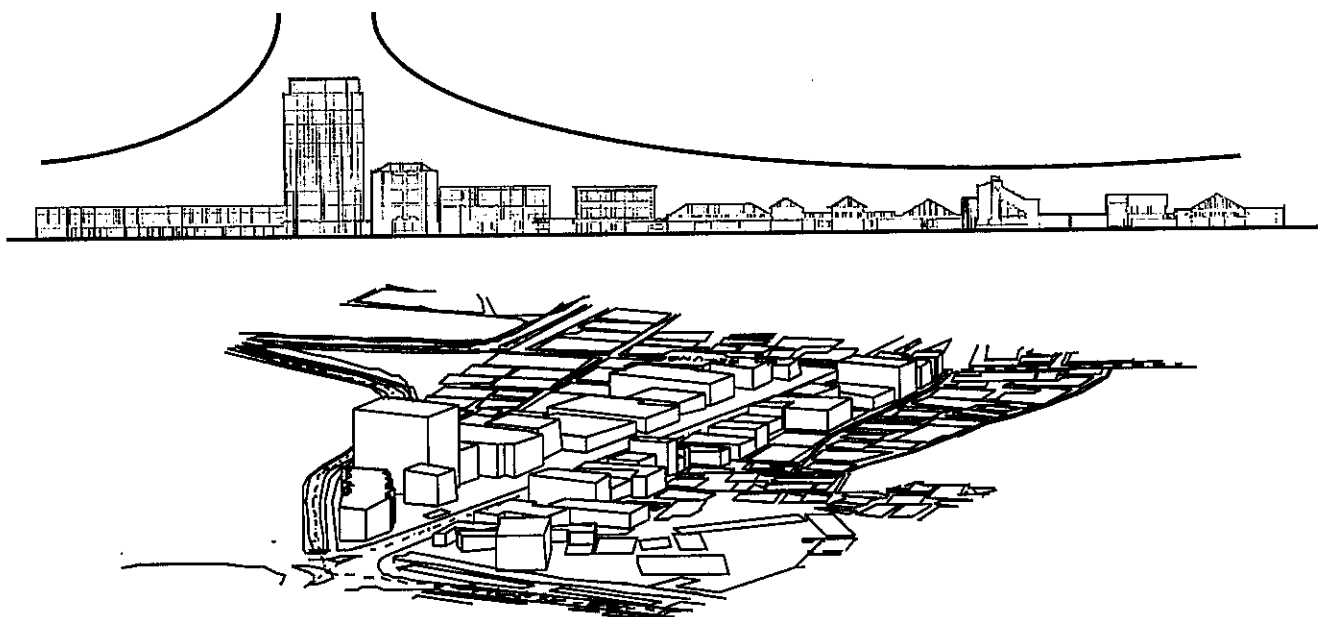
Gambar 5.4. skala bangunan pada kawasan penelitian
Sumber Penulis



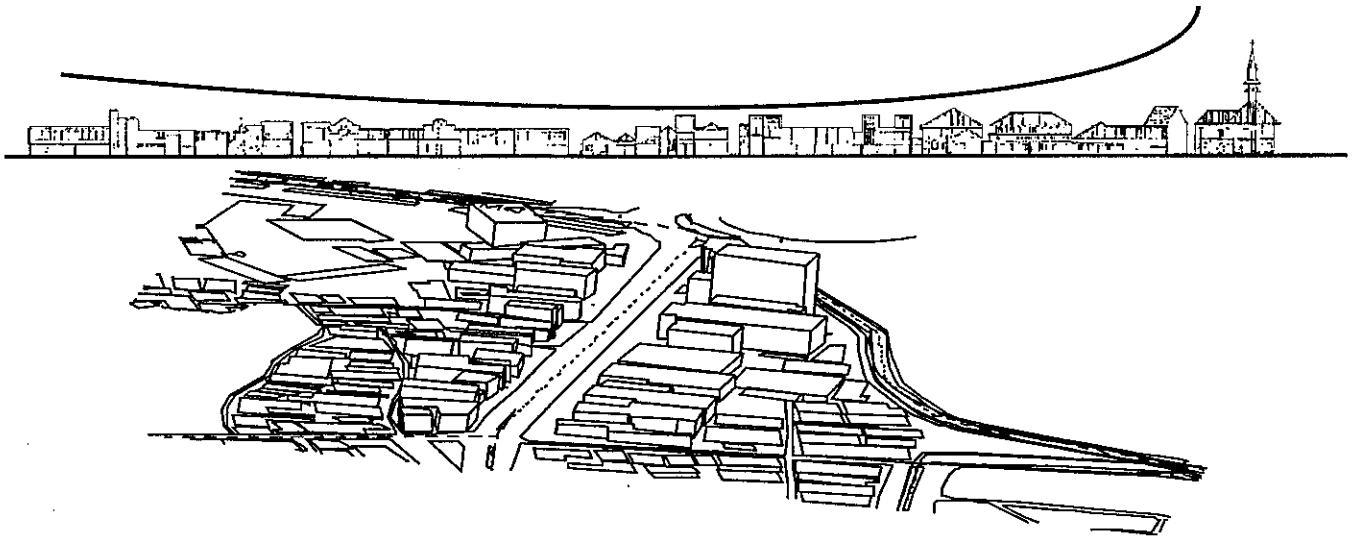
Gambar 5.5. skala bangunan pada kawasan penelitian, terlihat pengkaplingan yang relatif kecil pada zona 2 dibandingkan kondisi pengkaplingan pada zona 1, sehingga tidak lagi terdapat ruang antar massa bangunan bangunan pada zona 2 (rawan terhadap bahaya kebakaran)
Sumber. Observasi

c. Sky Line

Ketinggian berbagai bangunan dalam satu lingkup kawasan akan membentuk *sky line*, yang bukan hanya susunan berbagai bangunan tetapi memiliki berbagai makna, antara lain sebagai : simbol kota, indeks sosial, alat orientasi, perangkat estetik, perangkat ritual



Gambar 5.6. skyline kawasan dari arah barat
Sumber Analisa Penulis dari simulasi blok plan

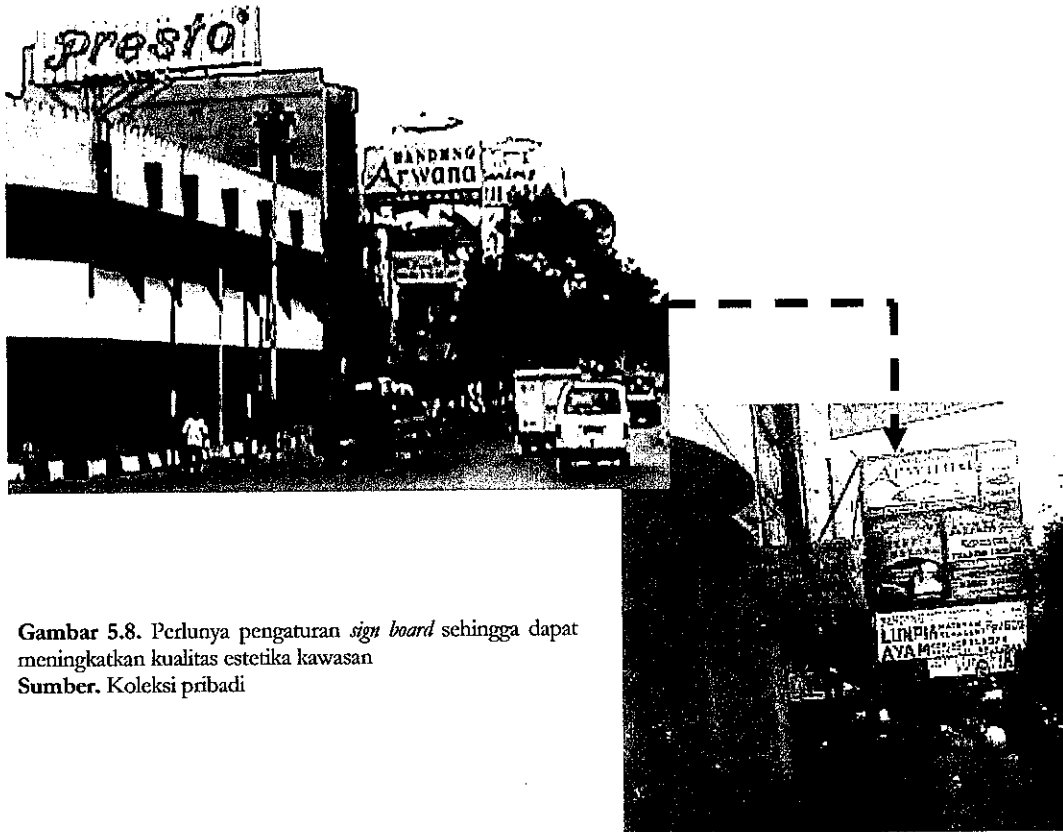


Gambar 5.7. skyline kawasan dari arah timur
Sumber Analisa Penulis dari simulasi blok plan

Gambaran *skyline* bangunan untuk kelompok bangunan di kawasan penelitian untuk puncak – puncaknya adalah mengumpul pada sisi barat area penelitian yaitu puncak pada zone 1 adalah pada bangunan Panin Bank dan puncak pada zone 2 adalah menara dari gereja katedral. Tampilan tersebut merupakan hasil kecenderungan penguasaan lokasi strategis dan kemampuan investasi untuk membangun bangunan yang tinggi.

d. Façade Bangunan

Elemen – elemen tanda di kawasan penelitian terlihat bermacam – macam corak dan tampilan sesuai selera dan kebutuhan dari masing – masing pemilik bangunan, tanpa ada pengaturan untuk memperindah suasana. Bangunan tinggi dengan garis – garis vertikal menunjukkan keangkuhannya, bangunan yang rendah menunjukkan kesedarhanaannya atau bahkan ada yang berkesan apa adanya.

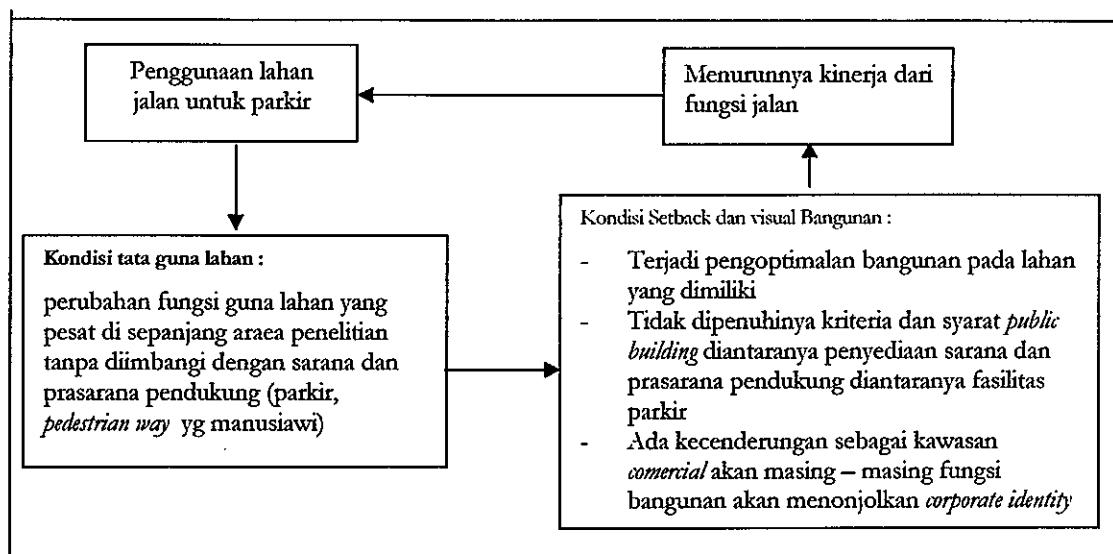


Gambar 5.8. Perluunya pengaturan *sign board* sehingga dapat meningkatkan kualitas estetika kawasan
Sumber. Koleksi pribadi

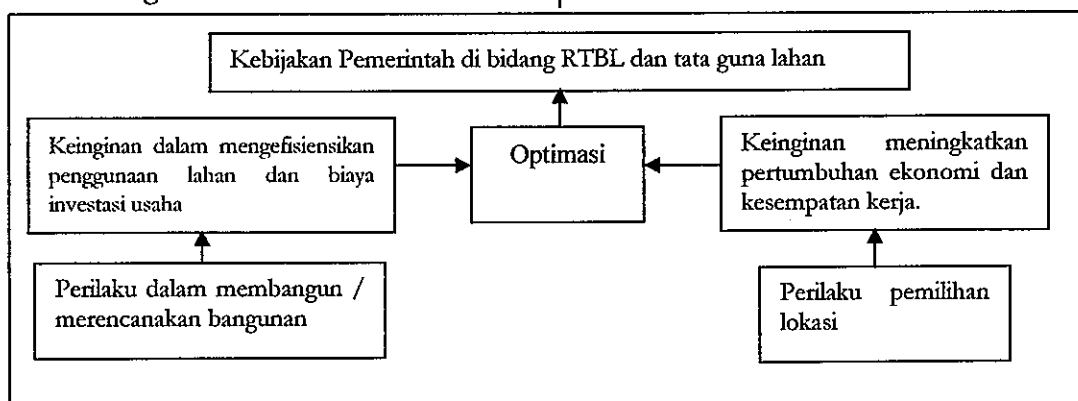
Hasil pengamatan diatas menunjukkan bahwa bangunan yang mengabaikan garis sempadan hampir – hampir sudah tidak mempunyai ruang luar privat yang diantaranya dapat bermanfaat untuk penempatan *sign board*, tidak adanya pengaturan perletakan *sign board* maupun *neon box* ataupun tanda – tanda advertensi lainnya dapat secara langsung dapat menutupi façade bangunan, yang mengakibatkan dapat menurunkan kualitas estetika visual kawasan. Dalam pengamatan tersebut juga didapatkan bahwa pemasangan *sign board* yang tepat disatu sisi juga dapat meningkatkan citra kualitas estetika visual.

Dari gambaran dan analisis data di atas maka masalah yang terjadi di kawasan penelitian dan arahan penanganannya dapat dilihat pada skema 5.4 di bawah ini :

Masalah



Arahan Penanganan Masalah :

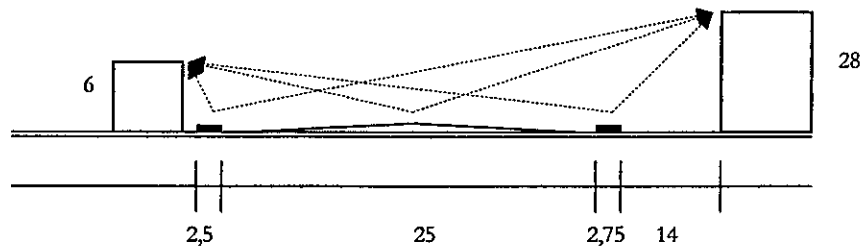


Gambar 5.9 : Skema permasalahan dan Arahan Penanganannya
Sumber. Analisa

5.2. Pengaruh *Setback* Bangunan terhadap Estetika Visual

Pada dasarnya *setback* bangunan akan berpengaruh pada estetika visual melalui pandangan (optik) yang mengacu pada skala bangunan melalui teori proporsi massa tinggi bangunan terhadap posisi pengamat dengan rumus H/D *enclosure* (Spreiregen) yang akan menunjukkan kualitas keruangan dari masing – masing posisi pengamat. Proporsi tersebut merupakan suatu perbandingan kuantitatif dari dimensi – dimensi yang menghasilkan hubungan visual dan kesan visual yang konsisten

berdasarkan keseimbangan rasio yaitu suatu kualitas permanen dari rasio – rasio lainnya yang pada akhirnya akan mempengaruhi estetika visual kawasan (ching 1991)



Dari perhitungan proporsi massa bangunan kaitannya dengan *setback* bangunan ketinggian bangunan dan posisi pengamat didapatkan kesimpulan sbb :

- Untuk bangunan dengan ketinggian 1 – 3 Lantai (5 – 15 m) kesan yang dirasakan pengguna kendaraan (posisi pengamat dari jalan) adalah akrab dan menyatu dengan sudut pandang $> 45^{\circ}$
- Kesan yang dirasakan oleh pengguna trotoar untuk melihat zona 1 dari trotoar zona 2 dapat melihat bangunan secara utuh dengan kesan kurang akrab dan ruang terasa terbuka sedangkan untuk melihat bangunan di zona 2 dari trotoar zona 2 didapat kesan yang begitu intim, sempit dan tertekan.
- Kesan yang dirasakan pengguna trotoar zona 1 untuk melihat massa bangunan di zona 2 adalah dapat melihat secara utuh dan lebih detail dikarenakan pembagian pengkaplingan pada zona 2 yang relatif lebih kecil dengan berbagai ragam aktivitas, sedangkan untuk melihat massa bangunan pada zona 1 sendiri kesan yang dirasakan adalah lebih nyaman, dengan sudut pandang $\pm 30^{\circ}$

5.3. Fungsi *Setback* Bangunan

Setback bangunan merupakan salah satu perangkat kendali tata ruang kota yang bertujuan untuk :

- Meningkatkan kualitas estetika visual lingkungan kota dengan koridor visualnya yang terintegrasi dengan jalur – jalur bukaan jalan melalui ruang terbuka.

- Memelihara kualitas lingkungan baru, terutama apabila dikaitkan dengan perletakan massa bangunan baru yang integral dengan tata letak bangunan yang telah ada sebelumnya.
- Menciptakan kesan lega dalam mengimbangi ketinggian bangunan, kepadatan bangunan dan intensitas kegiatan pada suatu wilayah kota
- Dapat mendefinisikan ruang jalan dan skala bangunan, sehingga mendukung orientasi dan kenyamanan pejalan kaki dan pemakai jalan.
- Menggubah massa bangunan, terutama dikaitkan untuk tujuan penyesuaian bentuk bangunan terhadap letaknya serta faktor sistim linkage suatu wilayah (sudut bangunan pada persimpangan jalan).

5.4. Rangkuman Hasil Analisa

Penentuan *grand theory* dan proses analisis yang dilakukan dalam penelitian ini pada dasarnya adalah menilai kecenderungan (*trend*) perkembangan di Kawasan Penelitian. Oleh karena itu, hasil dari pembahasan penelitian lebih merupakan gambaran dari kejadian nyata di lapangan.

Dari penelitian ini diketahui bahwa dari 45 blok massa bangunan dengan pembagian 11 blok pada zona 1 dan 34 blok massa pada zona 2 yang secara otomatis pengkaplingan yang terjadi pada zone 2 relatif lebih kecil dibandingkan pengkaplingan pada zone 1 yang mengakibatkan kecenderungan area zone 2 untuk mengabaikan *setback* bangunan dengan alasan lahan yang sempit.

Dari 34 blok massa bangunan yang terdapat pada zone 2 yang ditunjukkan oleh dominasi kegiatan perdagangan terhadap kegiatan lainnya, kemudian terdapat pula jalan yang belum dapat dikatakan terpenetrasi akan tetapi tanda-tanda ke arah penetrasi tersebut semakin kuat dengan adanya kecenderungan untuk menempatkan kegiatan perdagangan di lahan tersebut (Inti Teknik yang secara posisi sebenarnya berada pada Jl. Randusari Pos I) yang bisa jadi ditarik oleh *commercial area* yang telah

berada di koridor jalan Pandanaran tersebut. Dari hal tersebut diatas yang perlu diwaspadai perkembangannya guna melihat apakah dominasi kegiatan yang terjadi kaitannya dengan *setback* bangunan dan estetika visual yang (sudah dan akan) terjadi sesuai dengan rencana kota atau merupakan perubahan yang didorong oleh pasar sehingga perlu ada tindakan intervensi dari pemerintah kota.

Berkembangnya kegiatan perdagangan di Kota Semarang yang cenderung untuk membentuk koridor perdagangan yang tidak terkendali mempunyai berbagai dampak negatif antara lain penurunan kualitas lingkungan dan estetika visual kawasan. Penurunan kualitas lingkungan ini dapat disebabkan berbagai faktor seperti kemacetan yang disebabkan dari bangkitan lalu lintas dan tundaan yang ditimbulkan oleh kegiatan yang ada, yang kemudian berujung kepada pencemaran udara dan suara yang timbulkan dari kendaraan bermotor yang pada akhirnya berdampak pada kualitas estetika visual yang semakin menurun. Proses penurunan kualitas estetika visual itu sendiri juga memiliki dampak negatif, antara lain terhadap kenyamanan penghuni dan penyediaan fasilitas.

ELEMEN	KONDISI LAPANGAN	ANALISA
B a n g u n a n		
Pola Masa Bangunan	Pada zone 1 pola massa bangunan lebih teratur dikarenakan kondisi pengkaplingan yang lebih baik dari pada zone 2	Pola massa bangunan membentuk semacam dinding pembatas terhadap suatu space (jalan)
Tampilan Bangunan	Bervariasi dan sebagian mulai menonjolkan corporate identity melalui pewarnaan, pemasangan sign dll	Merupakan cerminan dari fungsi penggunaan lahan yang sifatnya variatif
Facade Bangunan	Pada zone 1 facade bangunan beragam tapi ada kesatuan sedangkan pada zone 2 terasa lebih beragam dan variatif	Beragamnya facade disatukan oleh fungsi lahan yang sama (pada zone 2)
Ketinggian Bangunan	Tidak teratur tetapi berirama.	Pada zona 1 sky line yang terbentuk lebih dinamis dengan adanya ketinggian bangunan dari panin bank yang cukup signifikan, sedangkan sky line yang terbentuk pada zona 2 cenderung statis dengan ketinggian rata – rata bangunan 2 – 3 lantai

Vegetasi		
Jenis tanaman	Seragam / sejenis baik yang terdapat pada zona 1 maupun zona 2	Memberi kesan teduh dan satu kesatuan space
Dimensi	Tidak teratur	Cukup memadai terhadap dimensi trotoar
Tata letak	Pada zone 1 tata letak lebih teratur dibandingkan pada zone 2 yang sebagian tidak terdapat vegetasi (terputus)	Tata letak vegetasi membentuk suatu garis (line) yang secara visual dapat mengkamufase kondisi massa bangunan yang terdapat di belakangnya
Kesan Visual		
Serial vision	Terjadi aspek pengarahannya ke suatu tempat	Sesuai dengan fungsi koridor jalan sebagai tempat pergerakan
Possession in movement	Trotoar sebagai jalur pejalan kaki	Adanya perbedaan ketinggian dan penggunaan material yang menegaskan aspek possession in movement

Bab 6

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1. Kesimpulan

Dari pendataan dan pembahasan yang dilakukan maka kesimpulan yang didapat dari penelitian ini adalah terdapat tiga hal pokok yang dapat disimpulkan yaitu :

1. Pelanggaran *Setback* bangunan dipenggal koridor jalan Pandanaran memberi pengaruh negative terhadap estetika visual koridor, tetapi apabila ditinjau dari aspek fungsi, *setback* bangunan memberikan pengaruh positif terhadap estetika visual.
2. Perubahan pemanfaatan lahan dan pelanggaran aturan mengenai perletakan massa bangunan atau *setback* bangunan khususnya pada penggal koridor jalan Pandanaran diantaranya disebabkan oleh tingginya harga lahan pada kawasan penelitian dan sistim pengkaplingan yang kecil (zone 2) dapat menurunkan estetika visual koridor
3. Pengaruh *Setback* bangunan terhadap estetika visual terjadi melalui pandangan (optik) yang mengacu pada skala bangunan melalui teori proporsi massa tinggi bangunan terhadap posisi pengamat yang sekaligus merupakan aspek yang menentukan dalam pengendalian ruang kota yang dapat digunakan sebagai alat kendali kebijakan Pemerintah untuk mencapai tujuan yang diharapkan.
4. Kecenderungan individualisme yang semakin menonjol mengakibatkan masing – masing bangunan mulai menonjolkan *corporate identity* dengan ekspresi melalui bangunan maupun *signage*.

5. Penurunan estetika visual pada zona 2 dikarenakan beberapa hal yaitu tidak ada kesatuan antara unsur-unsur pembentuk koridor, proporsi pengkaplingan yang terlalu sempit antara zona 1 dan zona 2, tidak adanya pengaturan jarak posisi maupun dimensi dari bentuk dan massa bangunan, skala perbandingan antara bentuk dan massa bangunan terhadap setback bangunan tidak seimbang, terdapat penonjolan *corporate identity* yang diekspresikan dalam pemakaian warna.

6.2. Rekomendasi

Apabila dilihat dari aspek tata ruang maka akan terbentuk tata ruang kota yang semrawut. Keadaan ini perlu diantisipasi dengan tindakan pengendalian pemanfaatan lahan secara dini untuk menghindari perkembangan kota yang tidak terarah, khususnya koridor-koridor lain yang guna lahannya tidak sesuai dengan peruntukan lahan dalam Rencana Tata Ruang Kota dan Rencana Detail Tata Ruang Kota disamping juga RTBL untuk dapat mengendalikan pelanggaran – pelanggaran yang dimungkinkan akan terjadi.

Selain itu, masalah tersebut akan semakin kompleks karena dalam tindakan penertiban pemanfaatan lahan dan pengembalian *setback* bangunan sesuai dengan aturan yang berlaku untuk dikembalikan ke fungsi asal atau standar yang telah ditetapkan merupakan tindakan yang relatif sulit. Tindakan pengendalian pun perlu dilakukan secara terpadu dalam suatu sistem kota karena satu proses perubahan penggunaan lahan terkait dengan proses-proses lainnya, dan dalam penelitian ini *setback* bangunan dan estetika visual merupakan salah satu aspek yang cukup menentukan.

Perlunya membuat *design guideline* untuk pembangunan dan pengembangan bangunan dikawasan koridor komersial yang mengacu pada *setback* bangunan dan aspek visual.

Perlunya penelitian lanjutan untuk penyempurnaan penelitian ini yang dapat bersifat melengkapi dan saling mendukung sehingga didapat hasil yang lebih maksimal yaitu penelitian tentang *setback* bangunan kaitannya dengan elemen perancangan kota lainnya yang saling berhubungan.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Asihara, Yoshinobu, *The Aesthetics Town Scape*, The MIT Press Cambridge, 1983
- Broadbent, G, *Design in Architecture*, John Wiley & Son, Chichester, 1973
- Carr, Stephen, *Public Space*, Cambridge University Press, Cambridge, 1992
- Catanese, Anthony J and James C. Snyder, *Introduction to Urban Planning*, Milwaukee : McGraw-Hill, 1979
- Chiara, Joseph de and Kopelman, Lee, *Urban Planning & Design Criteria*, Litton Educational Publishing Inc., 1975
- Ching, FDK, *Architecture : Form, Space and Order*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1979
- Cullen, Gordon, *Town Scape*, The Architectural Press, London, 1962
- Hakim, Rustam, *Komponen Perancangan Arsitektur Lanskap, Prinsip – Unsur dan Aplikasi Desain*, Bumi Aksara, Jakarta, 2002
- Hedman, R, and Andreas Jaszewski, *Fundamentals of Urban Design*, American Planning Association, Washington DC, 1984
- Jackel, John A, *The Visual Element of Landscape*, The University of Massachusetts Press Amherst, 1987
- Kivell, Philip, 1993, *Land and the City: Pattern and Process of Urban Change*, Routledge, London
- Krier, Rob, *Urban Open Space*, 1979
- Lang, John, *Urban Design The American Experience*, Van Nostrand Reinhold, New York, 1995
- Lynch, Kevin, *The Image of The city*, MIT Press, USA, 1960
- Mc. Clusky, Jim, *Roadform and TownScape*, The Architectural Press, London, 1979
- Moughtin, Clift, *Urban Design Street and Square*, Departement of Architecture and Planning University of Nottingham
- Muhadjir, Noeng, *Metode Penelitian Kualitatif* (Edisi IV), Rake Sarasin, Yogyakarta
- Orr, Frank, alih bahasa Aris K, *Scale in Architecture*, Yayasan Abdi Wijaya, Bandung, 1995
- Porteous, J Douglass, *Environmental Aesthetics*, Routledge, London, 1996
- Purwodaminto, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka,
- Rubenstein, Harvey M., *City Mall*, John Willey & Sons Inc., Canada, 1978
- Rubenstein, Harey M., *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*, John Wiley & Sons, Inc., Canada, 1992
- Rykwert, Joseph, 'The Street : The use of its History' dalam *On Streets*, The MIT Press, Cambridge, Massachussets, 1974
- Simonds, John Ormbee, *Landscape Architecture*, McGraw-Hill Book Company, USA, 1983
- Smardon, RC, *Foundation for Visual Project Analysis*, John Wiley & Son, 1985

- Spreiregen, Paul D., *Urban Design : The Architecture of Town and Cities*, Mc. Graw Hill Book Company, New York, 1965
- Shirvani, Hamid, *The Urban Process*, Van Norstand Reinhold Co., New York, 1985
- Trancik Roger, *Finding Lost Space*, VNR Company, New York, 1986
- Rapoport, Amos, *Pedestrian Street Use*, 1977
- Andi Kirana dkk, *Teori Perancangan Kota*, Terbitan terbatas Kumpulan Tugas MK AR-741 Perancangan Urban pada T. Arsitektur Fak. Pascasarjana ITB, Bandung, 1991
- Zahnd, Markus, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, Kanisius, Yogyakarta 1999

BUKU DATA / LAPORAN

- Laporan Akhir Rancangan Peraturan Daerah Kotamadya Dati II Semarang Tentang Bangunan, DTB Pemda Kotamadya Dati II Semarang.
- Rencana Tata Ruang Kota Semarang Pusat Perdagangan 1991/1992-2011/2012. Buku Analisis. Bappeda Tk II Kotamadia Semarang. 1992
- Rencana Induk Kota Semarang 1975-2000. Pemerintah daerah Tk. II Semarang

MAJALAH/JURNAL/SEMINAR

- Mursid, Adhi, 1989, Seni, Budaya dalam Karya Arsitektur, makalah seminar Dwi cakap Arsitektur – Seni Rupa, Unika Soegijapranata
- Malik, Abdul, 1991, Studi Konsep Panduan Tampilan Bangunan Baru dikawasan Konservasi melalui Pendekatan kontekstual, Thesis S-2 ITB
- Yulson, 1993, Faktor-faktor penyebab Utama Terjadinya Penetrasi Kegiatan Jasa dan Perdagangan di Kawasan Perumahan di Kodya Bandung, Tugas Akhir Jurusan Planologi, Universitas Islam Bandung.